

EM GUARDA

ANO 2 Para a defesa das Américas N. 6

UM COMANDANTE DE TANQUES—O LÍDER DA AVANÇADA



O DILEMA DO NAZISMO

OS líderes nazistas estão sendo forçados a tomar penosas decisões à medida que se aproxima do seu fim, o quarto inverno da guerra que eles lançaram para a dominação do mundo. A maré das conquistas alemãs está em declínio; a imprensa nazista, antes tão cheia de jactância, já se refere abertamente às possibilidades de uma derrota. As linhas germânicas nas frentes russas estão cedendo ao peso esmagador da formidável ofensiva das forças dos Soviets. A avançada dos exércitos das Nações Unidas através da África veio colocá-los a reduzida distância da Itália. Os líderes políticos e militares da Turquia conferenciam com os maiores das nações aliadas. Pelos céus da Europa Ocidental voam gigantescas forças aéreas; atacam aqui, ali e em toda parte na Alemanha propriamente dita e nos territórios ocupados pelos alemães. A revolta, incipiente, agita as terras oprimidas e as nações satélites do Eixo.

De Casablanca fez-se ouvir o escôpo do Presidente Roosevelt e do Primeiro Ministro Churchill: "A rendição incondicional!"

De Moscou, chega a palavra confiante de Stalin, afirmando que "as operações conjuntas das forças armadas dos Estados Unidos da América, da Gran Bretanha e da República dos Soviets, no próximo futuro, assegurará a vitória contra o nosso inimigo comum".

O círculo de aço se comprime cada vez mais em torno da terra nazista. Nunca, como agora, a lembrança de 1918 se revela tão evidente para o povo alemão. E os nefastos próceres do nazismo, que arrastaram os seus próprios compatriotas para a beira do abismo, apelam agora, desesperadamente, para que se esforcem todos no sentido de evitar a derrota. Não mais se ouvem as confiantes promessas de vitória este ano, no ano próximo, ou jamais.

O dilema alemão é inevitável. Enfrentando a força crescente dos aliados, os régulos nazistas poderão manter-se na defensiva e tentar repelir os ataques que se farão sentir, a todo momento, procedentes de qualquer parte, por terra, pelo mar ou pelo ar. Poderão também lançar-se em desesperadas ofensivas, desbaratando suas próprias vidas e seus recursos, afim de manter o moral do povo e ficar no poder até os últimos momentos de existência da máquina de guerra que eles criaram. Esses régulos nazistas têm muitas preocupações neste momento. Onde irão os aliados atacar depois da campanha da África? Pela Itália? Pelos Balkans? Será pela França, ou pela Noruega ou ainda pela Holanda? Pela Polónia, talvez? Ou será que o ataque dar-se-á em vários pontos ao mesmo tempo? As forças germânicas, de terra e do ar, já estão bastante espalhadas. As perdas na frente oriental da Europa cortaram fundo nos efetivos nazistas. Onde estarão as reservas em quantidades suficientes para manter a resistência em torno dessa vasta "fortaleza europeia" e ao mesmo tempo tornar possível uma nova ofensiva em alguma parte, para levantar o moral na frente interna? Como poderá ser organizada uma ofensiva de primavera e de verão na frente oriental, enquanto a carnificina de inverno dos russos continua em todo o seu vigor? Depois da conferência de Casablanca, o Presidente Roosevelt declarou:

"Hitler sabe qual será a consequência de uma vitória aliada na Tunísia. Essa consequência é a invasão do continente europeu. A pressão contra a Alemanha e contra a Itália será constante e formidável. Os admiráveis exércitos russos, no este, têm desfechado golpes tremendos; o mesmo faremos no oeste. O inimigo irá ser atacado e atacado fulminantemente e em tantos pontos, que não saberá para onde se voltar".

A solução de tantos problemas estava perseguindo Hitler e seus asséclas, este ano, por ocasião da passagem do décimo aniversário da elevação do nazismo ao poder — um aniversário que passou sem as jubilosas celebrações de vitórias e a habitual arrogância a respeito da "raça superior", fatos que caracterizavam as comemorações anteriores. Ao mundo, não passou desapercibido o contraste. Desta vez, até os discursos de Goering e da Goebbels foram retardados por causa dos raids aéreos diurnos que se verificaram

EM GUARDA é publicada mensalmente para o BUREAU DO COORDENADOR DE ASSUNTOS INTERAMERICANOS, Commerce Building, Washington, D. C., pela Business Publishers International Corporation. Redação: 330 West 42nd Street, Nova York, N. Y. Oficinas: 3601 Chestnut Street, Filadélfia. Classificada como impresso de segunda classe no Correio de Filadélfia, Estado de Pensilvânia, E.U.A., a 8 de Abril de 1941, de acordo com a lei de 3 de Março de 1879. Ano 2, N. 6.



As cordiais relações entre as forças combatentes dos aliados no norte da África são simbolizadas por esse flagrante de soldados franceses e americanos numa cerimônia militar, na estação ferroviária de Oran

(Continuação)

contra Berlim. Foi um dia de consternação e de melancolia para os nazistas, e tanto a sua imprensa como as suas emissoras de rádio não ocultaram esse pesar. Dissabores mais profundos estavam, entretanto, por vir: a derrota do exército alemão em Stalingrado, a captura dos remanescentes das tropas do marechal Paulus e as vitórias russas em toda a vasta frente oriental, fato que veio significar a perda colossal de todos os territórios conquistados pelos alemães na sua árdua campanha do verão de 1942. "Rendição incondicional" e "Nada de negociações de paz com os nazistas" constituem a resposta dos chefes aliados aos movimentos escusos e camuflados em prol da paz, que os propagandistas nazistas deixaram escapar, num esforço aparente para impedir ao povo alemão os horrores que os seus próprios chefes haviam imposto a tantos outros povos vizinhos. Os comandantes aliados não ligaram a menor importância à possibilidade de um breve colapso alemão e continuaram os seus preparativos para atacar e atacar fulminantemente a máquina militar do Eixo. O exército alemão ainda é uma força poderosa, conquanto tenha tido consideráveis partes da sua formidável organização completamente desmanteladas pelos russos na Europa e pelos aliados na África. São, portanto, de esperar, grandes e ingentes esforços dos alemães no sentido de evitar uma tremenda derrota. Contudo, a iniciativa do ataque já está firme nas mãos dos combatentes aliados e os seus chefes, tanto os militares como os políticos, estão a concluir a elaboração dos planos para as operações destinadas a esmagar o poderio do Eixo. Sobre a Europa, a aviação aliada prepara o reconhecimento do terreno para traçar o curso da avançada. Nos Estados Unidos, a marinha mercante não cessa no seu tráfego transportando o material bélico necessário nos pontos já escolhidos para o fragoroso ataque. Armamento e uniformes especiais para cada clima onde terá lugar a ação, estão sendo manufacturados em seus mínimos detalhes. E num certo ponto do território das Nações Unidas, tropas de assalto estão se preparando nos pormenores de ataques simulados contra terrenos e vilas que são reprodução exata do local onde se lançará a momentosa ofensiva. Os soldados ouvem desafios no próprio idioma das nações do Eixo, lançados por sentinelas fardadas como os nazistas ou como os fascistas, nesses recontros simulados. O alto comando não deixou escapar indicação alguma que possa levar ao Eixo o conhecimento do local em que se



Um dos batalhões de tanques do exército aliado na Inglaterra, que os líderes ingleses e americanos afirmam serão usados para iniciar a ofensiva na Europa, breve

Um cemitério nazista no Egito. Centenares desses marcos fúnebres assinalam a passagem dos alemães nos campos de batalha, tanto na Rússia como na África



Um dos novos "arrebenta tanques", o canhão auto-motor de 105mm. No fundo vê-se uma de suas vítimas, um tanque pesado alemão, cuja estréia, na África, foi no



(Continuação)

verificará o primeiro assalto. Mas o general Frank M. Andrews, comandante das forças dos Estados Unidos no teatro europeu da guerra, declarou que as fábricas do inimigo, seus portos, docas e vias de comunicações iriam ser sujeitas a crescentes e formidáveis ataques pelo ar. O general Andrews assumiu o seu posto de comando em Londres, em 5 de Fevereiro. Anteriormente, ele foi o comandante da defesa norte-americana na zona do Canal do Panamá e na área do Mar das Caraíbas, no começo da guerra. Pouco depois, passou a servir como comandante das forças dos Estados Unidos na região do Oriente-Médio, tendo, assim um vasto conhecimento dos problemas militares que os aliados enfrentam atualmente neste período decisivo das hostilidades.

Mesmo quando o general fazia aquela declaração em Londres, já numerosas esquadrilhas da aviação aliada surgiam, em pleno dia, sobre os pontos estratégicos do continente, atacando efetivamente aeródromos e trens que transportavam tropas, chegando a destruir 25 comboios num só dia, alterando, assim, os planos de concentração nazista.

Os ataques aéreos diurnos foram atingir também os estaleiros de construção de submarinos, depósitos de torpedos e as usinas de energia elétrica. Durante a noite, a região do Ruhr, a Renânia, as docas italianas e os centros ferroviários do Eixo sofreram igualmente intenso bombardeamento. Alguns dos aviões que tomaram parte nessa ofensiva aérea tinham suas bases na Inglaterra. Outras decolaram das novas bases tomadas pelos aliados no deserto da Líbia.

Graças à ocupação da África setentrional pelas forças das Nações Unidas, a perspectiva aérea para o Eixo apresenta-se cada vez mais sombria. Os alemães veem-se em perigo por todos os lados.

Hitler não pode evitar o fato de serem os seus submarinos a única arma efetiva que lhe resta nos mares. Os demais navios da sua esquadra não constituem mais uma força. Os comboios aliados já conseguem repelir os ataques aéreos alemães. Mas, tal como em 1917, os submersíveis tornaram-se agora a grande ameaça às vias marítimas do mundo.



De regresso de um bem sucedido raide contra Emden, no Alemanha, um dos tripulantes de um dos aviões de bombardeio norte-americano "Fortaleza Voadora" examina os efeitos do fogo anti-aéreo inimigo, que, apesar de tudo, não pode impedir o ataque.

Puxada por um trator, essa peça de artilharia pesada é posta em posição numa praia no norte da África, para a ofensiva contra os alemães na Tunísia



O general Frank M. Andrews, entusiasta da aviação, e que se achava chefiando a defesa da zona do Mar das Antilhas, é agora comandante em chefe das tropas norte-americanas em operações na Europa, em substituição ao general Dwight D. Eisenhower. Este passou a dirigir todas as operações dos exércitos aliados na área do Mediterrâneo

Nas Frentes de Batalha



Uma barçaça de desembarque, avariada, e os corpos de três infortunados soldados japoneses é o que resta de uma frustrada tentativa de levar reforços às tropas nipônêsas que ficaram sitiadas em Buna



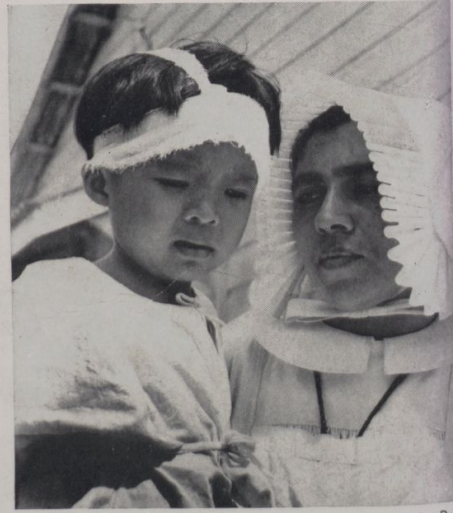
Depois de haver silenciado o seu objetivo, a guarnição de um deserto da Tunísia. Em terreno rochoso, onde as excavações protegem o inimigo contra o fogo dos fuzis e das metralhadoras, o morteiro é uma arma ofensiva ideal e que está sendo teiro prepara-se para avançar com a sua peça para uma nova posição



adotada com sucesso na campanha africana. Tanto nos desertos da Africa como nas neves da Russia, os alemães encontram-se em extremos onde os sucessos da sua tática duram pouco



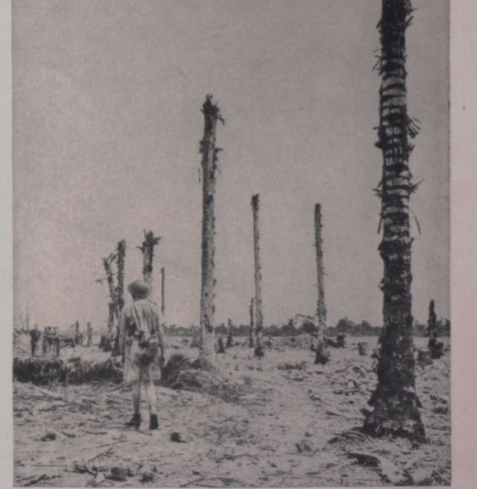
Enquanto os aviões patrulham os ares e os navios de guerra vigiam os mares, abastecimentos e material bélico são desembarcados para a ofensiva final na Ilha de Guadalcanal — onde os japoneses, depois de seis meses de luta encarniçada e de contínuo fracasso de suas investidas foram expelidos completamente



As vítimas inocentes da "nova ordem" imposta por Tóquio. Depois de matarem os pais dessa pequenina chinês, os japoneses deixaram-na à morte numa vala. Um capelão americano salvou-a

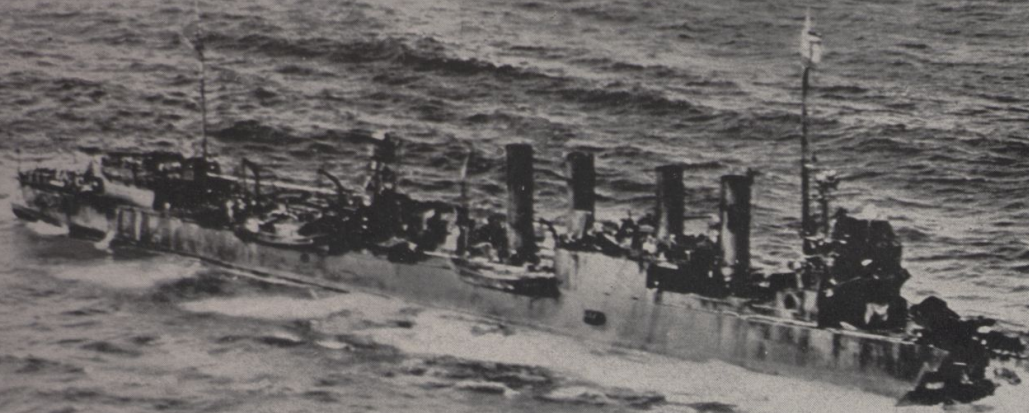


Soldados de infantaria carregando a munição das metralhadoras para as linhas da frente em Buna, na Nova Guiné, onde, americanos e australianos, numa fulminante ofensiva, vencendo tôdas as dificuldades de terreno e de clima, conseguiram encurralar as forças japonesas numa praia e exterminá-las sistematicamente



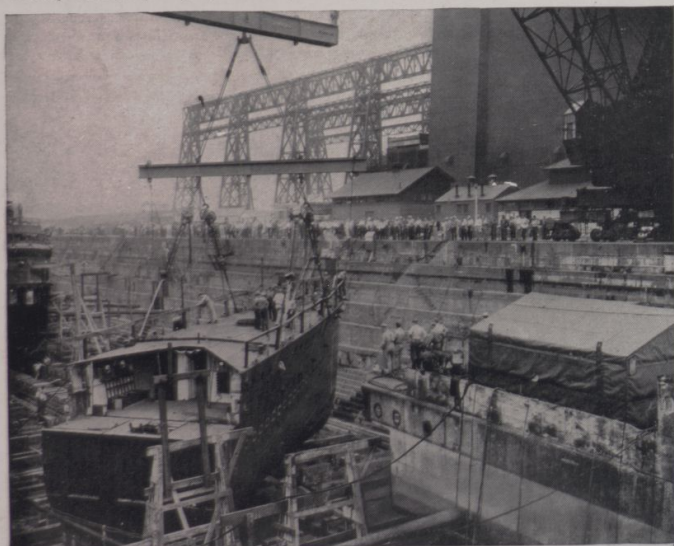
Esses coqueiros esmagalhados, em terreno próximo à praia de Buna revelam os efeitos do intenso fogo de barragem que sofreram os japoneses que, afinal, foram completamente aniquilados em combate

CONCÊNTO DE NAVIOS

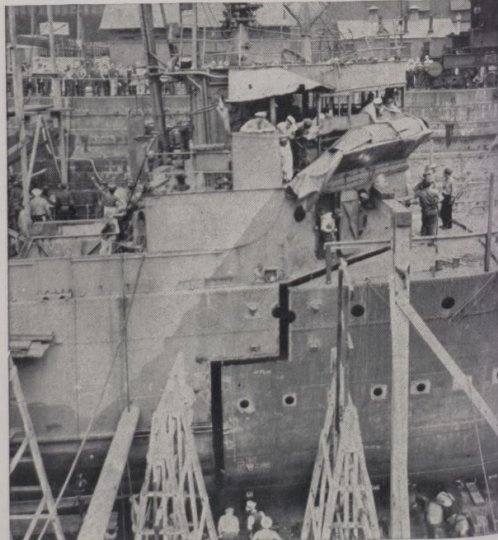


Com a prôa arrancada por um torpedo de um submarino inimigo, enquanto se achava em serviço de combóio no Mar das Caraíbas, o destroyer norte-americano "Blakeley" consegue prosseguir, acionado por suas próprias máquinas, para um porto

seguro. Graças à sua velocidade e manobrabilidade, os destroyers são quasi à prova de submarino. Acertar num desses navios é uma questão de sorte, e o comandante de um submarino, sabendo das desvantagens que enfrenta, prefere evitar o encontro



No dique, o "Blakeley" recebe uma prôa nova, que pertencia a um velho destroyer. O "Blakeley" está na extrema direita, na gravura. Casos de "cirurgia naval" desse tipo, conquanto sejam sensacionais, não são novidade. O "enxerto" de partes inteiras num navio avariado é a maneira mais rápida e mais prática de fazer reparos, ainda mesmo quando se trata de substituir uma prôa



A nova prôa ajusta-se perfeitamente no destroyer. Os soldados estão a postos para procederem à necessária soldagem, concluindo, assim, uma operação que honra a "cirurgia naval" de urgência. Depois dos últimos retoques, o "Blakeley" está novamente pronto para a luta contra o Eixo



O Dr. Alberto Guani, Vice-Presidente e Chanceler do Uruguái, com o Secretário de Estado Cordell Hull, por ocasião de um banquete, recentemente, em Washington

O DR. ALBERTO GUANI, Ministro do Exterior do Uruguái e Vice-Presidente eleito da República, é um dos maiores propugnadores do princípio de que a unidade das Américas durante a guerra deve ser mantida durante a paz, para o benefício mútuo de tôdas as nações. "Sempre acentuei na Liga das Nações a necessidade de uma verdadeira união entre as nações americanas", declarou o Dr. Guani em sua recente visita aos Estados Unidos. "Agora, mais do que nunca, creio que essa união e essa solidariedade devem ser mantida. Não só devemos manter essa unidade durante a guerra, para defender as nossas instituições, os nossos territórios e as nossas aspirações, como devemos mantê-la depois da paz. Todos os americanos,

O DR. GUANI

VISITA UM VELHO AMIGO

do norte e do sul, devem cooperar nesse sentido." O Dr. A. Guani, que conta 64 anos de existência útil à sua pátria, de há muito se tem distinguido pelos seus conhecimentos em assuntos internacionais. O ilustre estadista nasceu em Montevideú e se graduou na Universidade da capital uruguáia, onde, mais tarde, passou a reger a cadeira de direito administrativo e de história da literatura. De

1907 a 1910, exerceu êle o mandato de deputado federal. A sua carreira diplomática começou em 1911, e desde então têm êle servido, em diferentes ocasiões, como ministro plenipotenciário na Áustria-Hungria, na Suíça, na Bélgica e Holanda, na França e na Inglaterra. O Dr. Guani foi um dos membros da Corte de Arbitramento Permanente de Haia, e em 1927, foi distinguido com a presidência da Liga das Nações e da Assembléia da Liga das Nações. De oito nações tem êle recebido condecorações que assinalam os seus grandes serviços à causa das boas relações internacionais. E agora, o veterano internacionalista uruguáio tem a satisfação de contemplar a realização de um dos seus maiores sonhos — o verdadeiro panamericanismo.

Melhores Aviões de Guerra

ABATALHA para a superioridade aérea está sendo travada tanto nas pranchetas de desenho como nas nacelles dos aviões. Constantemente, melhores aeroplanos estão se fazendo aos ares para o serviço das Nações Unidas. Os desenhistas e os pilotos estão ganhando tôdas as vantagens nessa competição com o Eixo. A tendência tem sido para o tipo de aviões de bombardeio e aviões de combate mais pesados, com maior potencial ofensivo. Os aviões japoneses "Zero" são um exemplo do aparelho de combate que sacrificou o peso e o potencial de fogo para conseguir maior velocidade e manobrabilidade. Os pilotos norte-americanos já os ultrapassaram com as suas armas. Segundo os dados oficiais, para cada avião perdido dos Estados Unidos, o inimigo perdeu quatro, na guerra no Pacífico, em 1942, e a proporção foi de 2 a 1 na campanha na África. O número de aviões produzidos nos Estados Unidos durante 1943 será o dôbro do total da produção verificada em 1942. E, em média, o seu peso também será o dôbro. Dessarte, o peso total dos aviões fabricados este ano será o quádruplo do total obtido no ano passado.

"As nossas possantes metralhadoras de .50 de calibre parecerão espingardas "picapáu", comparadas com o armamento de que estamos dotando os nossos novos aviões", declarou o general Henry H. Arnold, chefe da Aviação do Exército dos Estados Unidos. "Breve faremos uma demonstração, que Hitler e Tojo não irão gostar." O equipamento geral dos aviões está sendo também melhorado em todos os sentidos. Os pilotos podem agora tirar perfeitas fotografias de portos, fábricas e pontos estratégicos do inimigo, enquanto o avião prossegue a tôda velocidade.

1. O WARHAWK—Tem um grande poder ofensivo, excelente coragem e grande velocidade de mergulho. Tem se revelado superior em ação contra o japonês "Zero".
2. O AIRACOBRA—Tem as mesmas características do Warhawk. Armado de canhões e de metralhadoras, este avião é uma poderosa arma no ataque em vôo rasteiro.
3. O WILDCAT—É bem o avião de combate característico da força aérea da Marinha. É acionado por um motor de resfriamento por ar e por dois "superchargers".
4. O THUNDERBOLT—Este avião é acionado por um dos maiores motores de resfriamento por ar, de fabricação americana, e também dispõe de uma "turbo-supercharger".
5. O MITCHEL—Bombardeiro médio já posto à prova no raide contra Tóquio, dispõe de grande raio de ação e de grande capacidade de carga, qualidades essenciais.

O maior bombardeiro do mundo é o avião Douglas B-19, de 80 toneladas, que se vê na gravura acima. Conquanto ainda não esteja sendo produzido em grande escala, serve para dar uma idéia do avião de guerra do futuro.

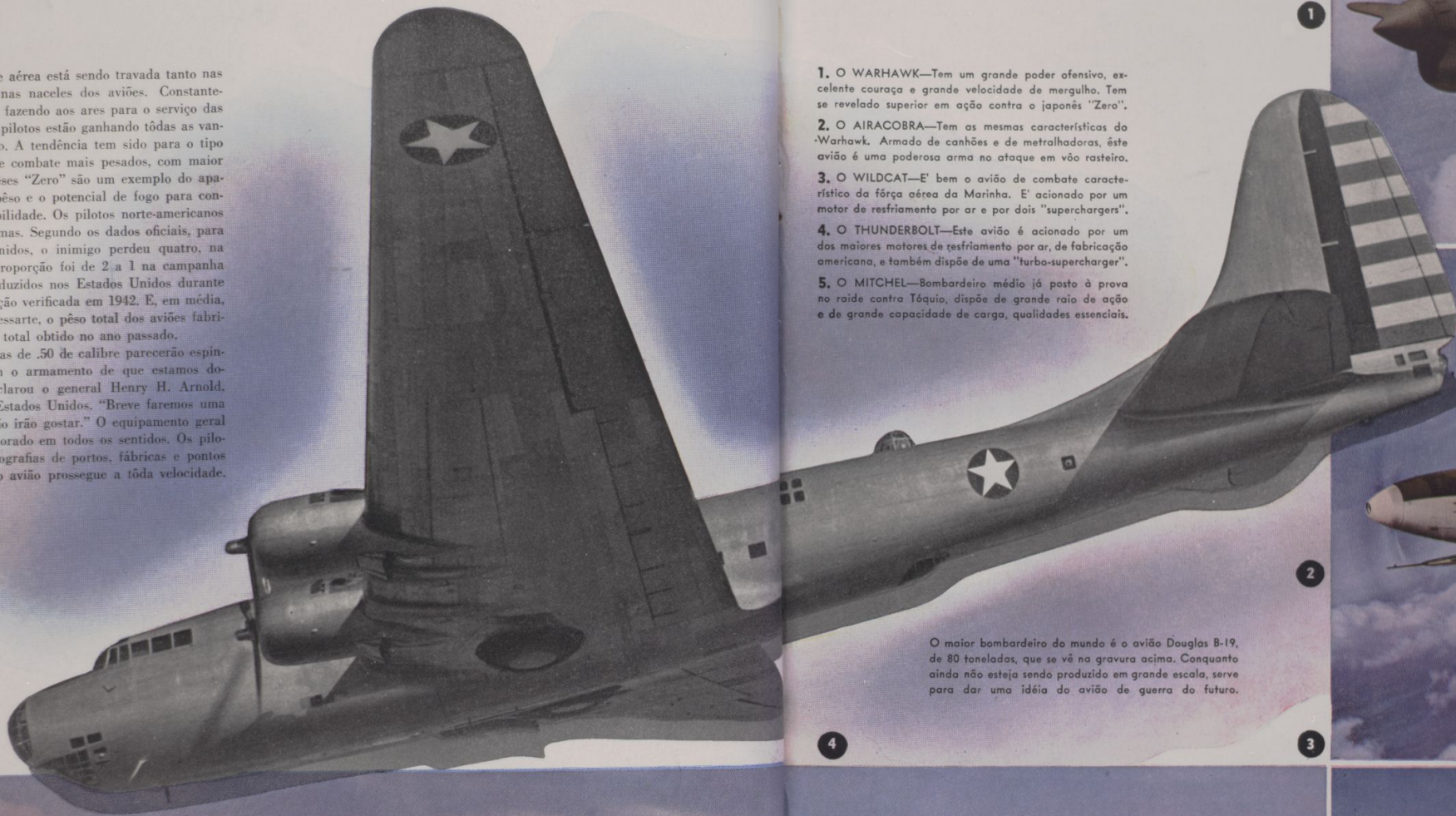
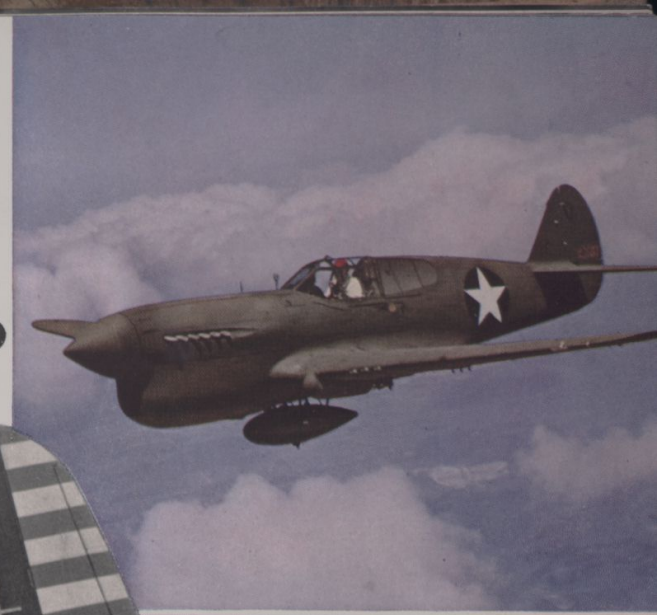
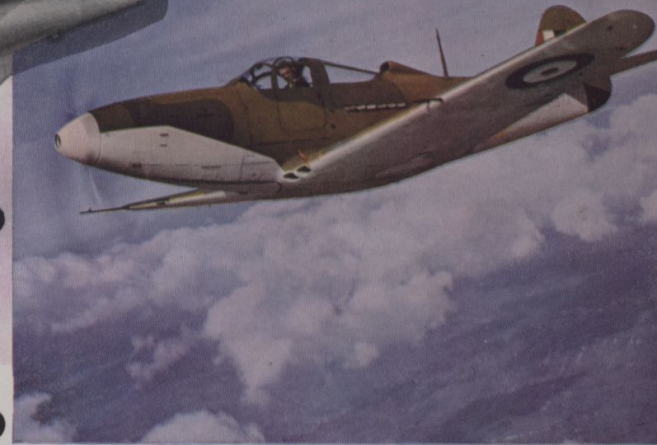
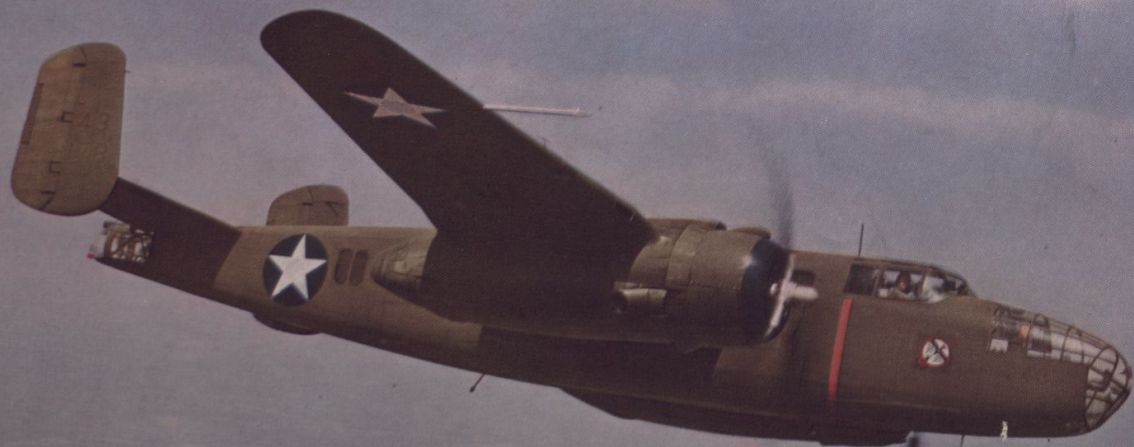
5

4

2

3

1



A Batalha do Atlântico

OS ALEMÃES DEBATEM-SE, EM DESESPERO, COM A ÚNICA ARMA QUE LHES RESTA NO MAR

NUM grande mapa, os alfinetes de cabeça colorida vão marcando, dia a dia, de hora em hora, em pontos diversos que representam milhares de quilômetros de distância, o movimento das forças navais e aéreas das Nações Unidas nessa luta que talvez seja a mais mortífera e arriscada da guerra— a Batalha do Atlântico. Sobre a França, uma formação de aviões de bombardeio vái no cumprimento de uma missão de grande importância. Em baixo, pode observar-se a linha sinuosa, prateada, do curso do Rio Scorff, que se destaca no fundo negro do terreno. Os aviões reduzem a sua altitude e se preparam para levar a efeito mais um raide contra os abrigos de concreto da base de submarinos alemães situada em Lorient, foco de suas atividades. Num ponto da costa do poente norte-americano,

um pequeno dirigível do serviço de patrulhamento larga uma boia amarela num mar picado, para revelar às lanchas patrulhas o local em que foi ao fundo um submarino inimigo. Na sala de cartografia, de uma base naval, o ponteiro magnético assinala, num amplo mapa montado sobre uma chapa de aço, um movimento de dez centímetros que corresponde a 200 milhas—distância a que se encontra da costa da Inglaterra um combóio composto de 50 navios mercantes aliados. A meio do Atlântico, outro combóio, com rumo ao norte da África, prossegue a custo na sua rota, a toda velocidade, sob o intenso ataque de numerosos submarinos. Num trecho do mar sereno, contempla-se, no escuridão da noite, o quadro belo-horrível das chamas causadas pelo torpedeamento de um navio

carregado de gasolina, e cuja tripulação se debate tragicamente nas águas, em busca de salvamento. Ao longo da costa dos Estados Unidos, no Atlântico, no Golfo do México e no Pacífico, centenas de milhares de operários de construção naval continuam, dia e noite, na sua faina de trabalho, arrebitando, soldando e forjando nos estaleiros, mais e mais navios mercantes, e terminando-os, em média, quatro por dia. Essa construção deverá atingir um total de 24.000.000 de toneladas de deslocamento, a quota marcada para 1942 e 1943. Tais unidades mercantes destinam-se a substituir as perdas sofridas pela marinha mercante, em consequência da guerra submarina e a manter em tráfego contínuo as grandes quantidades de homens e de material bélico necessários nas frentes de batalha no mundo inteiro neste período decisivo da guerra.

Os métodos empregados pelos aliados para anular os efeitos da campanha submarina, já progrediram bastante e a construção naval mercante está aumentando sempre. Mas os flibusteiros nazistas continuam a cortar fundo na tonelagem da marinha mercante aliada. Em sua tentativa para interromper as vias marítimas das Nações Unidas, os alemães centralizaram os seus maiores esforços na traiçoeira atividade dos seus submarinos. Em consequência dessa estratégia, dispõem eles, atualmente, de considerável superioridade numérica nessa arma, e contam também com submarinos de qualidades superiores, tanto quanto à navegabilidade como à sua resistência, em comparação com os existentes ao tempo em que Hitler invadiu a Polónia, em 1939. Acredita-se que os alemães tenham agora submarinos em número oito vezes maior do que tinham no começo da guerra. Seus submersíveis atualmente alcançam uma velocidade, na superfície, de 20 nós, o que é muito mais do que a velocidade da maioria dos navios mercantes que eles perseguem. Com o seu casco duplo, essas unidades germânicas oferecem tal resistência, que as cargas de profundidade, quando explodem a mais de alguns metros de distância, não podem destruí-los. São também capazes de submergir agora a maiores profundidades do que os submarinos que se tornaram célebres durante a primeira guerra.

No começo da sua campanha, os submarinos alemães costumavam atacar isoladamente. Em 1940, notou-se que os nazistas haviam aperfeiçoado o método do ataque de submarinos em grupos, que se espalhavam em certa área por onde se daria a passagem de um dos numerosos combóios.

Sempre que um grupo de submarinos observasse a aproximação de um combóio, daria sinal a outros grupos que viriam, assim, reunirem-se para um ataque em massa contra os navios mercantes e suas respectivas escoltas. Em certas ocasiões, os submarinos poderiam manter o seu ataque durante vários dias seguidos, em considerável área.

Depois de três anos de guerra, os submarinos nazistas começaram a agir em quadros, formando grupos que se encarregavam de grandes áreas do Atlântico. Quando se dava o caso de ser forte bastante a escolta de um combóio, este conseguia sobrepor-se ao ataque e prosseguir na sua rota. A armada de 850 navios que transportou a expedição aliada ao norte da África, não sofreu perda alguma senão depois de haver atingido os portos e as vias de aproximação da costa africana. Aí, os alemães concentraram o seu ataque, e os combóios aliados tiveram que enfrentar sérias dificuldades. Um dos

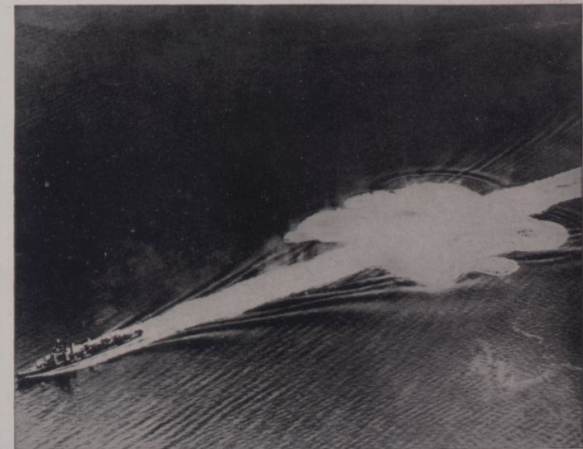
Nesta extraordinária fotografia vê-se um submarino alemão (indicado pela seta) poucos segundos antes de ser metido a pique por um destroyer aliado. A tripulação do flibusteiro nazista foi capturada, sem oferecer resistência



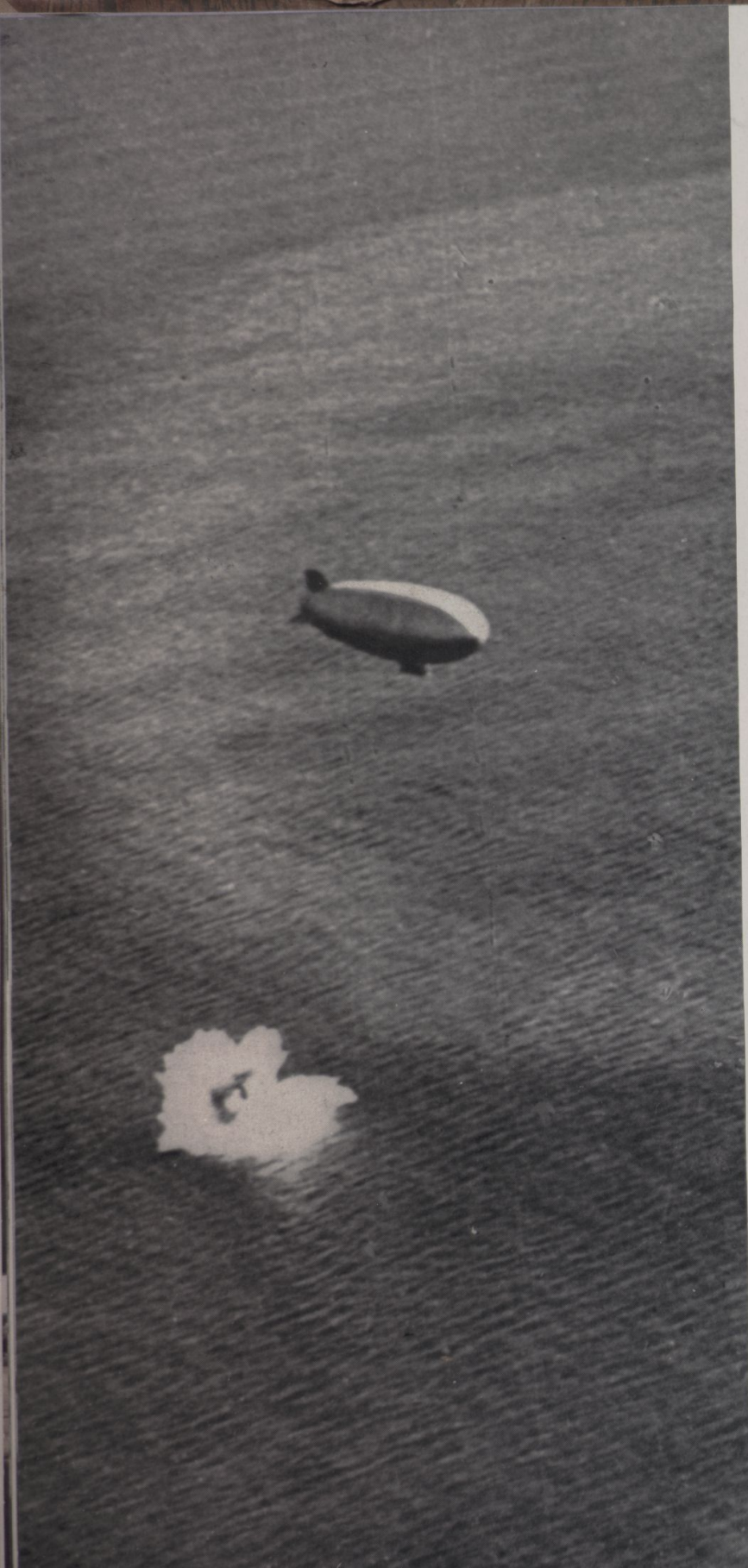
Depois de torpedear um cargueiro, este submarino alemão foi surpreendido pelo avião aliado de bombardeio, do qual foi tirada esta interessante fotografia



Não tendo podido salvar esse cargueiro, de um ataque submarino, o avião-patrulha permanece em torno do local, para guiar os barcos que se aproximam para salvar os tripulantes que se encontram na baleeira que se vê à esquerda da ponta da asa do avião



Um destroyer afasta-se rapidamente do local onde lançou possantes cargas de profundidade contra um submarino, deixando assinalada na superfície das águas o efeito das explosões, capazes de destruir qualquer submersível que estiver a certa distância



(Continuação)

combóios encontrou 50 submarinos nazistas, durante a sua viagem, da Inglaterra a Marrocos, mas a sua numerosa e possante escolta, evidentemente, os manteve a respeitável distância. Os navios disponíveis para o serviço de escolta de combóios, têm que ser distribuídos por várias rotas marítimas, resultando daí, às vezes, proteção insuficiente a alguns dos combóios. Mas, sejam quais forem as dificuldades a serem enfrentadas, ou as perdas sofridas, os combóios nunca desistem da viagem. Alguns navios podem ser afundados, pontilhando o mar com manchas de óleo, pedaços de madeira, de engradados, caixões e balsas salva-vidas, vasia ou superlotadas com tripulantes entregues à sua própria sorte. Os demais navios, entretanto, conseguem chegar ao seu ponto de destino, mais cedo ou mais tarde. As áreas dos ataques têm variado de acordo com as alterações verificadas no curso da guerra. A princípio, os submarinos se concentravam em grupos nas imediações da Gran Bretanha. As perdas eram grandes, mas os combóios conseguiam passar. Quando as potências do Eixo declararam guerra aos Estados Unidos, os flibusteiros alemães passaram a agir nas águas da costa norte-americana. Aos poucos, os combóios e outras medidas protetoras foram adotadas para a navegação, desde Halifax até o extremo da Florida. Os submarinos começaram, então, as suas atividades no Golfo do México, no Mar das Caraíbas e nos mares sul-americanos. Os crescentes esforços por parte das forças das Nações Americanas tornaram os ataques submarinos aí mais difíceis e arriscados. A Marinha Brasileira, especialmente, está desempenhando importante papel no combóio de navios no Atlântico. Após o início da campanha no norte da África, a campanha submarina centralizou-se nas águas de Marrocos e do estreito de Gibraltar.

A necessidade de navios para as Nações Unidas tem crescido constantemente. A princípio, essa necessidade se resumia em fazer chegar à Inglaterra, todos os meses, os 800 navios carregados de mantimentos, de armas e petróleo indispensáveis para manter o sustento e a luta dos ingleses. Mais tarde, os combóios para Murmansk, destinados à Rússia, e os que se dirigiam à Austrália, vieram aumentar o serviço marítimo de guerra. Veiu depois a expedição à África, que absorveu 500 navios mercantes necessários ao transporte inicial das tropas e que continú a absorver quasi a metade desse número, todos os meses, para o transporte de abastecimentos e reforços.

As medidas postas em prática para neutralizar os efeitos da campanha submarina nazista têm, de certa forma, diminuído a gravidade do problema dos transportes marítimos. Desde Nova Escócia até a costa do nordeste do Brasil, as Nações Americanas estabeleceram um serviço constante de patrulhamento aéreo e naval. Os Estados Unidos, Cuba, o México e o Brasil estão aumentando as suas forças anti-submarinas. Ao longo da costa dos Estados Unidos, pequenos dirigíveis permanecem em ativa vigilância contra os submarinos, mesmo nos dias de cerração. Em seu patrulhamento, da manhã à noite, os tripulantes dos dirigíveis permanecem em aguda e monótona observação, atentos ao menor vislumbre da sombra de algum submarino que possa estar pairando sob a superfície das águas. Quando estão em serviço de conjunção com os navios ou lanchas-patrolhas, os dirigíveis largam uma grande boia amarela para assinalar o local e dão o aviso, pelo rádio, aos navios. Os dirigíveis têm capacidade para carregar poucas bombas.

Na Inglaterra e nos Estados Unidos, na sede onde se elaboram os planos para a Batalha do Atlântico, há enormes cartas geográficas onde se marca a posição de cada combóio, de cada unidade naval ou de cada submarino cuja presença é comunicada, acompanhando-se, assim, todos os seus movimentos.



Em frente ao Palácio Presidencial, em Santiago, durante estrondosa manifestação por ocasião de haver o Chile rompido as relações com as nações do Eixo

OS CHILENOS FESTEJAM O ROMPIMENTO COM O EIXO

A ação do governo do Chile, ao romper as relações diplomáticas com a Alemanha, a Itália e o Japão, em 20 de Janeiro último, provocou no país entusiásticas manifestações populares de apoio, conforme se vê pelas gravuras que aqui publicamos.

Desde aquela decisão do governo chileno, as autoridades têm tomado várias providências para manter a segurança interna da nação e para apoiar a solidariedade continental. Nas demais repúblicas irmãs, a atitude do Chile teve grande repercussão.



O Presidente Juan Antonio Ríos, acompanhado de altas autoridades chilenas, assiste, da sacada do palácio, as manifestações populares que marcaram o histórico acontecimento da vida da nobre nação andina



A enorme fotografia do Presidente Franklin D. Roosevelt, carregada pelos entusiásticos manifestantes, ao passar pelo palácio



Uma escola pública em San José. Os costa-riquenses orgulham-se do seu sistema escolar, que compreende mais de 700 para uma população de 600.000 habitantes



O exército da Costa Rica é pequeno mas eficiente. Devido a achar-se cêrca do canal do Panamá, essa república tem importante papel na defesa do Hemisfério

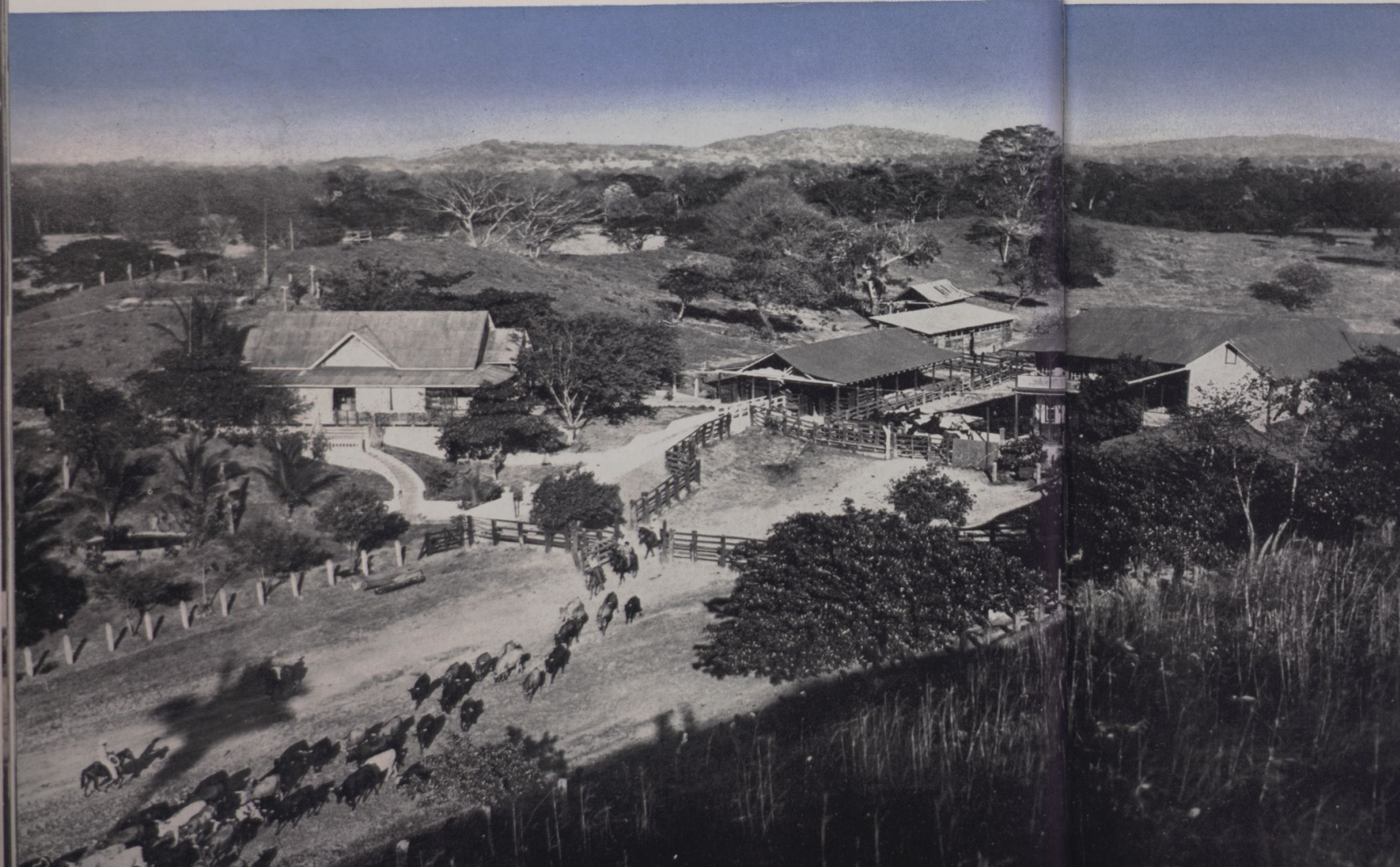


A estátua das Cinco Repúblicas, na cidade de San José, expressivo símbolo da unidade da América Central

COSTA RICA

A Costa Rica, pequena república da América Central, é uma adiantada e produtiva democracia. Tem mais de 700 escolas — uma para grupo de 800 habitantes e mais de uma para cada soldado em tempo de paz. O voto eleitoral é obrigatório, há eleições de dois em dois anos e o seu povo é afeito ao trabalho intenso e preza, acima de tudo, a sua independência — virtudes que datam já de muitas gerações. Por isso, a Costa Rica tem se mantido alerta contra qualquer atividade nazista. Ainda em Outubro de 1941 — semanas antes de haver a guerra atingido as Américas — o governo costa-riquense decretou a expulsão dos estrangeiros que se externavam contrários às nações amigas ou aos princípios democráticos. A república centro-americana anunciou a sua atitude com relação ao conflito mundial, em Novembro, quando o Congresso aprovou uma resolução contra a execução nazista de reféns, na França. E em

7 de Dezembro, por ocasião do ataque inimigo, Costa Rica foi a primeira República Americana a declarar guerra. Sob a liderança do Presidente Rafael Calderón Guardia, a nação ficou imediatamente em pé de guerra. Todos os rádios de amadores foram silenciados. Todos os cidadãos do Eixo ficaram sob estrita vigilância militar. Providências foram tomadas com relação à economia de óleos, gorduras, matérias primas e ferro velho, e também quanto à conservação dos estoques de gêneros alimentícios. Em vários respeitos tem o país sentido os efeitos da guerra. Teve ocasião de presenciar o ataque de um submarino alemão e tem tido a sua economia nacional perturbada pela crise dos transportes marítimos. Numa noite, em Junho de 1942, um submarino nazista surgiu à tona no porto obscurecido de Puerto Limón, na costa do Mar das Caráibas, e pôs a pique o navio mercante norte-americano "San Pablo", que se



Em sua recente visita a Washington — o Presidente da República de Costa Rica, Dr. Rafael Angel Calderon Guardia é cumprimentado pela Sra. Franklin D. Roosevelt (à esquerda), esposa do Presidente dos Estados Unidos, e pelo Secretário de Estado Cordell Hull (à direita). Na extrema esquerda está a Sra. Guardia, esposa do presidente

A esquerda vê-se uma fazenda de criação de gado, no planalto central, onde a pecuária é uma das principais indústrias. A gravura mostra um rebanho de excelentes cabeças de gado, ao seguir do curral para as pastagens. O terreno aqui é característico do "hinterland" costa-riquense, considerado dos melhores para a indústria pastoril



A agricultura é a grande fonte de renda da próspera República. Dentre outros produtos exportados em grande quantidade e de especial qualidade destacam-se as bananas, o café e o cacão, cuja cultura é intensa

(Continuação)

achava amarrado à doca. Vinte e três tripulantes foram mortos e vinte ficaram feridos. Em tempo de paz, a Costa Rica exportava para o resto do mundo milhares de toneladas de café, de bananas, de cacão e de madeiras de lei, produtos de suas terras na zona temperada, ou do planalto central ou ainda das florestas situadas nas planícies quentes da costa. Com a guerra, os navios que costumavam transportar esses produtos se tornaram necessários para o transporte de bauxita, de carne, de tanques e aviões. Para compensar-se da crise econômica, os costa-riquenses começaram a cultivar em suas terras produtos estratégicos.

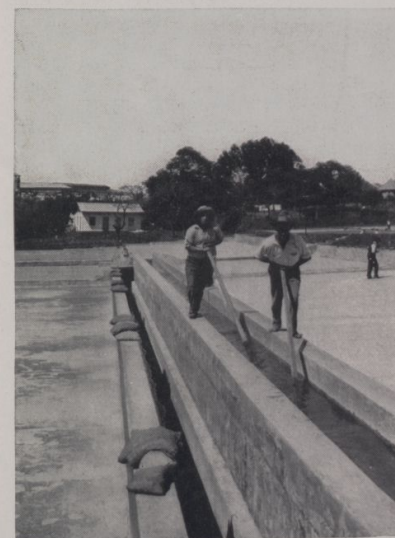
Deram início a um programa da cultura racional da borracha. Juntamente com o Panamá, Honduras e Guatemala, os agricultores costa-riquenses passaram, em algumas de suas terras, do plantio da banana para o cultivo do fibra abacá, afim de atender às necessidades de cordoaria das Nações Unidas, que antes dependiam do cânhamo de Manilha. Através da América Central, espera-se que esse programa produza vinte mil toneladas de abacá por ano. Outra importante iniciativa refere-se a um convênio cooperativo destinado a suplementar o abastecimento das subsistências da Costa Rica e da zona do Canal do Panamá. Para isso, a lavoura costa-riquense está aumentando a cultura de beterraba, de tomates, de repólhos e cenouras. Consoante acôrdo com o govêrno, os agricultores estão cultivando mil acres desses vegetais. Além de vir esse programa agrário proporcionar maior quantidade de gêneros alimentícios para a Costa Rica e para as forças militares estacionadas na zona do canal, tem a vantagem de economizar espaço nos navios que, de outra forma, teriam de ser usados para o longo transporte de tais produtos. Menor ainda será a dependência de transportes marítimos, quando estiver concluído o último trecho da Rodovia Interamericana que liga a fronteira mexicana-guatemalense com a cidade de Panamá, em Junho próximo. Costa Rica está cooperando na construção dessa importante estrada que, conquanto não tenha os requisitos de via permanente, presta-se satisfatoriamente para o tráfego comercial e militar. Um melhor futuro agrícola para tôdas as Américas se encerra nas atividades do Instituto Interamericano de Ciências Agrárias, agora criado na cidade de Turrialba, em Costa Rica. Uma faixa de terra de mais de mil acres foi cedida pelo govêrno costa-riquense, no belo vale do Rio Reventazon, a uma altitude de 620 metros. A região fica situada entre a zona limítrofe do clima tropical e do temperado, na planície da costa do Atlântico, e os trigais que se estendem por 2.800 metros, na encosta dos montes Irazu. Uma magnífica rodovia faz a ligação da cidade de Turrialba com San José.

Os planos para a criação do Instituto foram aprovados pelos delegados ao Congresso Científico Americano, em Maio de 1940. Uma subcomissão de agricultura da União Panamericana, chefiada pelo Dr. David Hector Castro, da República do Salvador, solicitou das Repúblicas Americanas a doação do local para a instalação do Instituto. Várias ofertas foram recebidas. Comprovou-se animadoramente o extraordinário interesse das Repúblicas do Hemisfério para cooperar num trabalho que constitui uma das maiores garantias da estabilidade econômica dos povos americanos.

Após acurados estudos técnicos, os especialistas recomendaram a cidade de Turrialba, por estar situada em ponto conveniente e também pela variedade do seu clima e condições do solo. Essa recomendação foi depois aprovada pela junta diretora da União Panamericana. O propósito do Instituto é promover uma economia agrária mais equilibrada no Hemisfério Ocidental, preparar os dados necessários à solução dos problemas agrícolas das Repúblicas Americanas, desenvolver os conhecimentos pertinentes às pragas e degenerescências dos produtos agrícolas, solver os sérios problemas das safras e da produção animal e estabelecer as bases para a ação conjunta dos futuros líderes da agricultura em todas as Nações Americanas.



A Basílica de Nossa Senhora dos Anjos, padroeira de Costa Rica, na cidade de Cartago, é uma das numerosas igrejas desse país tradicionalmente religioso



Antes de serem ensacados para o embarque, os grãos de café são lavados nesses canais e expostos para a secagem



O artístico "foyer" do famoso Teatro Nacional, considerado um dos mais belos teatros na América, situado na capital da República, a antiga cidade de San José, centro dos mais notáveis da cultura intelectual americana



Camuflados em uniformes brancos que se confundem com a neve, os soldados russos avançam pela retaguarda de um fogo de barragem, num ataque contra um ponto

A BATALHA DE EXTERMÍNIO

DEPOIS do congelamento do Rio Don, era por ali voz corrente que, de cada vez que o termômetro baixava mais um grau, mil alemães iam morrer. A verdade é que, quando os russos encetaram a sua ofensiva na região do famoso vale,



ficado alemão. Os nazistas, no inverno passado, mistificaram os russos, com a sua tática de movimentos súbitos e divergentes. 'Agora, os russos é que mistificam os nazistas'

o frio era intensíssimo. O gelo, em que se transformara o curso das águas do rio, parecia estalar, como que ressequido. Os ramos das árvores que se alinhavam ao longo das suas ribanceiras tornavam-se quebradiços. E, por sobre aquela gélida super-

fície, uma neve dura como areia rolava em pequenos grãos, varrendo a planície, à força de um vento cortante. Por centenas de quilômetros silvava lugrubemente esse vendaval de desolação, na área de Stalingrado, onde os nazistas foram finalmente

estancados na sua avançada do verão e onde os soviets refizeram forças para a sua memorável contra-ofensiva do inverno. A cidade de Stalingrado, propriamente, mantinha-se negra e sombria, em seus escombros monumentais, em trágico contraste

A BATALHA DE EXTERMÍNIO (Continuação)

com a neve ambiente. De seus edifícios, algavam aos céus colunas de fumo dos remanescentes incêndios causados pelo formidável bombardeamento aéreo alemão. Mas, mesmo depois de três meses de tremendo ataque por terra e pelo ar, os defensores da heróica cidade continuavam firmes, manejando armas, do fundo dos porões ou de cima dos telhados, e até do próprio labirinto de tantos escombros. Um exército alemão, frustrado no seu bombástico intento, continuava a alvejar a cidade com os seus formidáveis canhões de sítio.

Esse era mais um exército que, como o da antiga Pérsia, o de Ghengis Khan, o de Tamurlane, o de Carlos XII, da Suécia e o cada vez mais lembrado exército de Napoleão, estava predestinado a encontrar a sua sepultura em solo russo.

A medida que a camada de gelo que cobria o terreno se tornava mais espessa, os exércitos russos iam avançando em três frentes. E assim, na frente do norte, conseguiram suspender o sítio que, durante dezessete longos meses, havia ameaçado Leningrado. Na do centro, capturaram o poderoso reduto nazista de Velikie Luki, e na do sul—ao longo do Rio Don e na parte norte do Cáucaso—seis colunas blindadas avançaram pelas planícies congeladas, com o objetivo de desbaratar e aniquilar um exército alemão composto de um milhão de homens. Graças a um plano de longo alcance, constituído de retiradas estratégicas e de parcimonias nos gastos de efetivos e de munições, têm os russos podido realizar as suas ofensivas de inverno. Nas linhas da retaguarda mantinham eles grandes quantidades de material bélico e de divisões inteiras de suas tropas. Além disso, através de cuidadosa atenção médica-hospitalar, conseguiram fazer voltar ao serviço ativo 2.000.000 de soldados que haviam sido feridos em combate. Por sua vez, a indústria siderúrgica russa, cuja produção é excedida apenas pela dos Estados Unidos e pela da Alemanha, tem estado a suprir numerosas fábricas do país. Estas passaram a produzir exclusivamente armamentos, e a tal ponto, que muitos artigos de consumo civil, navalhas e tantos outros, desapareceram completamente do mercado. Os suprimentos de material bélico, procedentes dos Estados Unidos e da Inglaterra, também têm contribuído para consolidar o potencial ofensivo da Rússia. Enquanto que os russos economizavam os seus recursos de guerra, os alemães haviam gasto as suas reservas numa avançada de 600 quilômetros contra Stalingrado. Todas as bombas e granadas que a indústria alemã podia produzir foram arremessadas de aviões e de canhões contra a cidade



Das ruínas de um edifício recapturado, um jovem atirador russo força, à ponta de baioneta, a rendição de dois soldados alemães que estavam ocultos

Na frente do norte, os russos avançaram através de três quilômetros de arame farpado, minas subterrâneas e pequenas fortificações de aço e concreto, em direção à fortaleza de Schmuessuelberg, situada a quarenta quilômetros a este de Leningrado. Capturaram aquela fortaleza em 18 de Janeiro, rompendo assim a linha nazista em frente à cidade sitiada, cuja resistência fora também mantida pela sua população de 1.500.000 habitantes, durante um ano e sete meses. No centro, os exércitos russos flanquearam Rzhev e ocuparam as posições elevadas em torno de Velikie Luki, um reduto que os alemães, durante meses, haviam fortificado consideravelmente. Com a superior concentração de seu fogo de artilharia, os russos forçaram os alemães para fora de suas trincheiras de concreto e capturaram a cidade, em princípios de Janeiro. A grande batalha de aniquilamento, entretanto, ocorreu no sul—em frente a Stalingrado—no vale do Rio Don e ao longo dos seus afluentes, na vasta planície triangular limitada pela curva fechada do Rio Don, e na parte norte do Cáucaso, cujas jazidas de petróleo atraíram a cobiça da alta estratégia alemã. As colunas soviéticas avançaram de três pontos de partida contra Rostov, o importante porto no Mar de Azov e centro de ligação para o Don e para o Cáucaso.

O fértil vale do Don, terra dos famosos cossacos, cujas cargas de cavalaria têm tido efeito decisivo em numerosas guerras, havia sido escolhido pelo Fuehrer para ser o principal teatro da luta no segundo ano de seu ataque contra a Rússia.

Hitler ordenou pessoalmente a avançada dos seus exércitos do sul através da bacia do Don, em direção a Stalingrado, enquanto que os exércitos nazistas do norte se resumiam a manter apenas as suas posições conquistadas há mais de um ano, na zona de Moscou e na de Leningrado. A campanha foi planejada em todos os seus detalhes pelo marechal Fedor von Bock, o estrategista que havia salvo o exército alemão, em 29 de Novembro de 1941, com a sua retirada de Rostov, em face da superioridade dos russos nesse setor. O plano de von Bock, para a campanha de Stalingrado, era baseado na presunção de que um movimento envolvente em direção do sudoeste do Alto Don serviria para proteger o seu flanco esquerdo, enquanto se desse a avançada de suas tropas dentro do triângulo do Don. Esse plano foi executado.

Mas enquanto Stalingrado se manteve firme na formidável defesa, detendo lá os exércitos alemães, outras forças russas iam pôr em perigo a longa linha de defesa nazista em vários pontos ao longo do

Alto Don. Von Bock, então, aconselhou ou a retirada do exército alemão, afim de garantir os seus flancos, ou a remessa de poderosos reforços procedentes do setor do Cáucaso, abandonando-se assim o objetivo que era a posse do petróleo. Hitler, porém, mostrou-se infenso a desistir de qualquer de seus objetivos. E ordenou a tomada de Stalingrado a todo custo. Os alemães aumentaram, portanto, a intensidade dos seus ataques. Mas as pilhas de escombros, que ocultavam as metralhadoras russas, revelaram uma resistência maior que a de uma fortaleza. Atacantes e atacados lutavam servindo-se de granadas e morteiros a distância, às vezes, de 25 metros. Contudo, os atacados não cederam. Hitler, que queria a cidade de Stalingrado e o petróleo do Cáucaso, acabou não conseguindo nada. Em meados de Novembro, novos exércitos russos surgiram a um tempo, ao norte e ao sul de Stalingrado. Com os seus tanques ladeados pelos valorosos cossacos, avançaram firmemente através dos obstáculos da neve, contra os pontos fracos do flanco do exército alemão. Durante doze dias mantiveram incessante o ataque. Empinados nos estribos, dando o grito característico de guerra, os destemidos cossacos iam de vencedora, matando o inimigo a fuzil e a espada. Num encontro com os rumenos, os cossacos capturaram 11.000 cavalos. Em alguns lugares, os russos serviam-se de vias-féreas para o transporte de abastecimentos às suas tropas. Onde isso não era possível, o transporte se fazia em auto-caminhões, em trenós tirados por cães, renas, cavalos, ou a motor, e também no costado de homens—homens cuja idade os excluía do serviço ativo em combate, e que carregavam às vezes 85 quilos por caminhos ínvios para quem não estiver acostumado aos rigores de tal inverno. Os russos sacrificaram tudo para manter suas tropas bem alimentadas e bem equipadas. Em 19 de Novembro, seus exércitos atravessaram o Rio Don, em pontos acima e abaixo do exército alemão que sitiava Stalingrado. No dia 23, apenas quatro dias depois, conseguiram fazer a sua ligação dentro da curva do Don, por trás das principais posições nazistas. Aquilo que o marechal von Bock havia previsto, tornava-se realidade. O inteiro exército alemão em Stalingrado estava cercado. Os sitiados passaram, assim, a ser os sitiados.

Em sua avançada, os russos cercaram 300.000 alemães e 30.000 rumenos. Nunca antes se viram as tropas germânicas em situação tão crítica, em número tão vultoso. Na sua tentativa para tomar Stalingrado, os nazistas haviam deixado, imprudentemente, mal protegidos os seus flancos e a sua retaguarda. Semanas de verdadeira batalha de extermínio seguiram-se a esse erro tático alemão. Logo após haverem feito a junção de suas tropas, os russos começaram a atacar o inimigo pela retaguarda. Os alemães enviaram extremos esforços para salvar as tropas encerradas. Enviaram mais de 500 aviões de transporte por dia, cada um deles conduzindo duas toneladas de abastecimentos. Um exército de socorro, tal como von Bock havia sugerido meses antes, partiu, sem demora, do sul, mas tardiamente. As tropas nazistas, cercadas por todos os lados, tentaram vários e desesperados ataques, dentro daquela colossal armadilha. Os russos, entretanto, não cederam e conseguiram apertar mais ainda a cerco. A sua aviação interceptava o socorro aéreo nazista, chegando a abater por dia, de quarenta e cinco a sessenta aviões. Em menos de dois meses, destruíram 600 grandes aviões transportes alemães e forçaram a Luftwaffe a se aproximar em vôos noturnos apenas. Mas os enormes aviões nem conseguiram aterrissar.



Depois de dismantelar um dos tanques nazistas, um destacamento de soldados russos avança em perseguição dos alemães que foram se ocultar nas matas



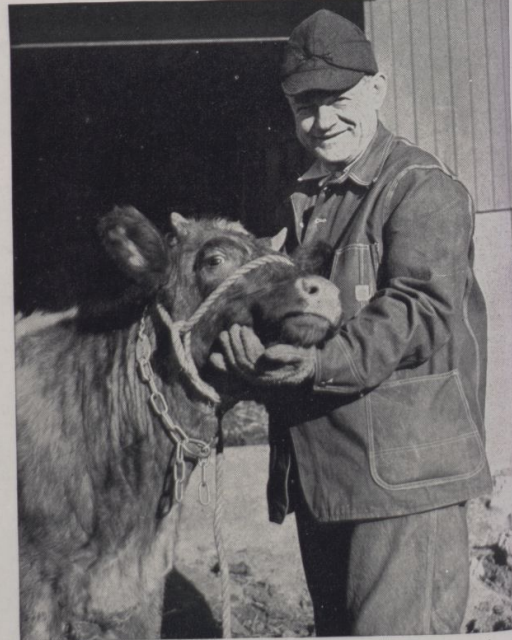
Na devastada vila de Yuhnov, os russos eliminam os atiradores de tocaia alemães, que garantiam a retirada



Sob a proteção do fogo de um canhão de grosso calibre, um destacamento de infantaria russa avança pela neve. Deve-se a essa tática os notáveis sucessos alcançados pelas tropas soviéticas na sua contra-ofensiva de inverno



Até ser posto em execução um plano oficial de racionamento de gêneros alimentícios, os varejistas estão adotando um racionamento voluntário, afim de limitar as vendas de produtos enlatados. O cartaz especifica: "Só 1 lata". Em baixo: Prezuntos para as forças armadas no exterior são acondicionados numa das grandes "packing houses" situadas no êste



O Secretário da Agricultura Claude R. Wickard em sua fazenda no Estado de Indiana é capaz de aplicar os seus conhecimentos profissionais

Repartindo Os Alimentos

O POVO dos Estados Unidos está aprendendo a comer por meio de coupons — milhões de pequeninos talões de papel encarnado, branco e azul, que representam a parte que cabe a cada cidadão na distribuição dos alimentos. Estes têm que chegar para todos — no país e à volta do mundo, entre os exércitos e as nações aliadas. Apesar de estar a lavoura do país produzindo mais do que nunca, a população está sendo sujeita a cada vez maiores restrições, afim de que um quarto da produção total possa ser enviada para os milhões de consumidores na Inglaterra, na Rússia, na África e na Ásia, cujos recursos a guerra tem reduzido. O povo dos Estados Unidos continua a dispôr de alimentos em quantidade suficiente para conservá-lo em boas condições de saúde. Mas, através do racionamento e de outras medidas, os consumidores norte-americanos estão repartindo o que existe de produtos escassos e substituindo por aqueles mais em abundância os que são necessários às forças militares e aos países aliados.

As necessidades de tôdas as nações aliadas são enormes. A Rússia, antes da guerra, era um país que produzia alimentos em grande quantidade, mas agora depende do fornecimento do exterior, porque os alemães ocuparam ou destruíram algumas das regiões mais férteis do território dos Soviets. Hoje, na Rússia, está se usando um novo cereal — uma mistura de fácil cocção, composta de aveia, feijão soia e leite em pó, preparada e empacotada nos Estados Unidos e remetida, com os respectivos rôtulos

em idioma russo, através da arriscada rota marítima que vai ter a Murmansk, onde é distribuída para o interior do país, onde há maior necessidade. A Inglaterra está recebendo carne, banha, queijo e ovos desidratados, em grandes quantidades, e para a África do norte não é menor a remessa dessas substâncias. Até mesmo os navios em pleno alto mar têm que dispôr de abastecimentos extraordinários, necessidade que a guerra veio impôr. Em muitos casos, as baleeiras salva-vidas estão supridas de alimentos que se aquecem por si, automaticamente. Acondicionados em latas especiais, êsses alimentos, logo que entram em contato com o ar, através de uma perfuração na tampa da lata, se tornam aquecidos em 15 minutos. Grande tem sido a procura de produtos vitamínicos que, há poucos anos apenas, eram produzidos em forma de pílulas. Somente num mês foram embarcados para as forças aliadas 70 toneladas de vitamina A, extraída do fígado de peixes. Essa vitamina destina-se a dar mais vigor à alimentação dos combatentes, proporcionando-lhes também melhor visão noturna, tão necessária nas operações de guerra.

Em Maio de 1942, o cidadão norte-americano sentiu, pela primeira vez, os efeitos da escassez de gêneros alimentícios, quando começou o racionamento de açúcar, causado pelo deslocamento dos transportes marítimos para os fins de guerra. Depois, devido à necessidade de fazer grandes abastecimentos de carne às forças armadas e aos países aliados, o mercado de carne entrou também

em crise. Em Setembro, ficou estabelecido um sistema de quotas para os retalhistas, que tiveram, assim, restritas as suas compras a um total de 79 por cento das suas vendas normais. O consumidor encontrou os açougues muitas vezes desprovidos de carne de vaca, de carne de carneiro ou de porco. Adotou-se, então, voluntariamente, no país inteiro, mais um dia "sem carne", além da tradicional sexta-feira. Em Nova York, por exemplo, terça-feira foi o dia escolhido em que os hotéis e restaurantes passaram a servir unicamente peixe ou galináceos nos seus pratos de sustância. Nos meses do outono, o queijo e a manteiga tornaram-se escassos para o público consumidor, que, às vezes, se viu completamente desprovido desses produtos lácteos. O café ficou também sujeito ao racionamento, para melhor equilibrar o seu consumo pelo público e pelas forças armadas.

Desde o começo da guerra, a família americana tem encontrado crescente dificuldade em matéria de fazer compras. Muitas donas de casa que, antes, tinham suas compras entregues em casa por conta do armazem, ou que iam às compras no seu próprio automóvel, agora têm que carregar os embrulhos em cestas, porque o uso dos automóveis também está sob o racionamento. E quando ela vai a pé fazer as suas compras, a dona de casa sabe que não poderá mais comprar tudo que deseja. Alguns dos artigos esgotados da sua lista do dia talvez já estejam esgotados, ou talvez ela não disponha de coupons de racionamento em número suficiente



"Hoje não há carne nem peixe", é o que diz êsse cartaz no restaurante de uma das repartições do governo, em Washington. Conquanto os "dias sem carne" não sejam observados em tôdas as partes do país, muitas cidades dos Estados Unidos estão seguindo o exemplo, como medida de economia, cooperando, assim, voluntariamente com as autoridades



Gêneros alimentícios desidratados, procedentes das Américas, são carregados nos porões de um navio inglês. Os sacos contêm feijão seco; os barris contêm leite em pó, as caixas redondas são de queijo e os caixões contêm passas. Em baixo: Um valioso depósito de munições de bôca, na retaguarda das linhas de batalha, numa das numerosas ilhas do sul do Pacífico. Todos os alimentos em forma concentrada são transportados em muito menor espaço a bordo



(Continuação)

para todos eles. Em sua bolsa, ela tem dois livros de coupons para as rações, mas esses só lhe dão direito a certa porção dos artigos racionados para cada família, sem exceção.

Da lista do racionamento consta uma variedade de 300 produtos, acondicionados em latas, em vidros, ou congelados ou secos. De conformidade com as necessidades impostas pelos abastecimentos decorrentes dos contratos de empréstimos e arrendamentos feitos com várias nações, e de acordo com as dimensões das latas ou dos vidros das conservas, ficam os mesmos sujeitos a um valor em "pontos", que devem ser entregues pelo consumidor na ocasião da compra. Dessa maneira, os varejistas têm que tomar em consideração não somente o valor em pontos, como também o preço de cada artigo à venda, cujo preço pode oscilar mas é controlado.

Na tabela que todos os armazéns são obrigados a ter, com a lista dos produtos e seu preço, o consumidor verifica, por exemplo, que uma lata de tomates, uma de suco de laranja e outra de pêssegos perfazem um total de 20 pontos, ao passo que uma lata de pêssegos e cinco latas de beterraba equivalem ao mesmo total. O consumidor tem que decidir a sua escolha dentro do limite dos pontos disponíveis. O suco de laranja está tendo um alto valor em pontos afim de limitar o seu consumo pelo público, porque as tropas precisam desse produto em grandes quantidades.

Quanto aos hotéis e restaurantes, seus abastecimentos estão sujeitos mais a um sistema de quotas do que de racionamento, variando, naturalmente, de conformidade com as necessidades das forças armadas e dos fornecimentos a serem feitos em virtude dos acordos de empréstimos e arrendamentos. As frutas em calda, enlatadas, assim como os legumes também em lata destacam-se dentre os alimentos mais necessitados pelas forças combatentes e pelas nações aliadas, porque esse é um acondicionamento fácil de transportar. Durante o ano de 1943, quase a metade da produção norte-americana de frutas secas será enviada para o estrangeiro.

Os soldados e marinheiros que se encontram em preparação ou mesmo em combate, consomem cerca do dobro da quantidade consumida pela população civil. As autoridades militares verificaram que os soldados recrutas aumentam de peso numa média de cinco quilos, durante as suas primeiras semanas nas fileiras do exército. Isso quer dizer que é necessário mais gêneros alimentícios para abastecer um país em guerra, do que para uma nação em paz.

Nos Estados Unidos, as perspectivas da safra de 1943 eram boas. Claude R. Wickard, Secretário da Agricultura, declarou que, a não serem os imprevistos das condições de tempo desastroso, todas as necessidades do fornecimento das subsistências seriam perfeitamente satisfeitas.

"Mas não podemos desperdiçar nada," preveniu ele à nação. As colheitas de 1942 foram as melhores na história do país. No ano passado, a produção de cereais, nos Estados Unidos, aumentou de 12 por cento sobre o total verificado em qualquer dos anos anteriores. Grande parte desse valioso produto está sendo destinado à forragem do gado de toda espécie, para aumentar os estoques de carne. Mas, em cada quatro quilos, um será necessário para satisfazer às necessidades militares e dos acordos de empréstimos e arrendamentos. Em geral, 25 por cento da produção agrária norte-americana, em 1943, será reservada para esse fim, de sorte que o consumo da população terá que se adaptar aos 75 por cento restantes. Afim de equilibrar a produção da lavoura de conformidade com as necessidades da guerra, o governo tem auxiliado com gratificações especiais, todos os agricultores, que passam do plantio de milho, trigo ou algodão, para o plantio de feijão soja e outros produtos de alto coeficiente em matérias oleaginosas e proteínas.



O plantio estriado aumenta a produtividade da plantação. Dá aos campos de cultura o mesmo contorno natural do terreno, e conserva mais a humidade do solo



Apesar dos seus 70 anos de idade, Miss Barbara Meyers sente-se perfeitamente à vontade carregando um saco às costas. Na sua granja, ela só tem um empregado

MULHERES DO CAMPO

UM trator de setenta e cinco cavalos de força arrasta-se sobre uma elevação do terreno. Com sua longa e estreita capota do motor, suas rodas traçadas dotadas de espigões de aço, esse arado mecânico assemelha-se a um inseto monstro vencendo a orla negra do campo que ele está arando. Sentada na direção, entre as altas rodas que se movimentam lentamente, acha-se uma mulher. Ao lado, num caixão preso ao trator, por meio de arames, está a sua filhinha, que ela leva para o trabalho do campo porque não tem onde a deixar. Numa outra plantação, o marido dessa mulher dirige uma grade de lavrar a terra, tirada por uma parelha de cavalos.

Como essa mulher do campo, milhares de outras nos Estados Unidos estão se dedicando à lavoura para produzir as subsistências que a guerra demanda. Elas trabalham nos tratores e nos arados e arrebanham o gado. Ordenham as vacas, racham lenha, tratam da colheita e preparam as terras. Criam galinhas, patos e gansos, encarregam-se da conserva de frutas e de legumes, selecionam os ovos, cuidam da casa e dos filhos e atendem ao serviço da cozinha. Costuram, lavam pratos, passam roupa a ferro e fazem "crochet". Muitas delas trabalham de doze a dezesseis horas por dia, durante o plantio e a safra.

Quando as fábricas de armamentos e os campos de preparação militar tiveram que se valer de grande parte dos homens do campo, as mulheres verificaram que poderiam substituí-los em numerosos dos afazeres da lavoura. Havia então menos maquinismos agrícolas do que antes, devido à escassez de metais causada pela guerra e também porque havia poucas peças disponíveis para concertos e menos homens nos trabalhos do campo. Mas o trabalho das mulheres veio solver a dificuldade e a produção dos alimentos tem aumentado.

As mulheres da cidade também atenderam ao apelo para prestar o seu concurso durante as safras. Nas áreas de cultivo de frutas, na Califórnia, muitos produtores enfrentavam uma perda total, causada pela ausência dos trabalhadores que todos os anos costumavam encarregar-se das colheitas. Mas, nas cidades, grupos numerosos de mulheres e crianças e de estudantes de ambos os sexos foram organizados para salvar a situação e têm sido bem sucedidos. De algumas das cidades do éste, as mulheres também foram auxiliar no trabalho da lavoura, à medida que se tornou mais intensa a crise dos trabalhadores do campo.

Em geral, a mulher que se dedica ao trabalho nas plantações, nos Estados Unidos, levanta-se muito antes do raiar do dia e o seu trabalho só termina depois do escurecer. Ela cria mais de 500 galinhas por ano e enlata centenas de quilos de frutas e legumes. No ano passado, por exemplo, as mulheres do campo puseram em conserva 3.800.000.000 frascos de gêneros alimentícios que, com as quantidades já anteriormente acumuladas, constituem agora grande parte das reservas de alimentos da nação. Quanto aos laticínios, as mulheres têm se mostrado capazes de atender a todos os detalhes, desde a ordenha das vacas até a preparação dos queijos. É ainda o trabalho das mulheres que está fornecendo a maior parte dos produtos que perfazem as grandes quantidades de pó de ovo, queijo, leite em pó e legumes em lata, que têm sido enviadas dos Estados Unidos para abastecer a Inglaterra, depois que Hitler se apoderou dos Países Baixos, que eram antes a principal fonte de suprimento desses produtos para os ingleses. É por isso que o trabalho da mulher do campo americana é valioso esteio da frente interna.



Beatrice Lieb encarrega-se do debulhador elétrico de milho, enquanto Donna Watkins carrega o milho debulhado para o paiol. Ambas são da cidade, e trabalham agora, como tantas outras, no campo, voluntariamente



Outro economizador de tempo — um trator agrícola — é dirigido numa plantação por uma moça que está substituindo o seu irmão, agora servindo nas fileiras do exército. Em baixo: Um trabalho de criação que ainda não está mecanizado. A trabalhadora é Ann Widmyer, da cidade de Reliance, no Estado de Virgínia, que está empregando assim, na importante criação de suínos, os seus meses de férias escolares, tal como numerosas colegas





O meio mais usado para abrir caminho através de obstáculos de arame farpado é "torpedo Bangalore", que consiste de um longo cano de ferro contendo uma poderosa carga de dinamite. Quando um desses "torpedos" explode, clareia uma área de cinco metros. A explosão de várias cargas desse gênero facilita a avançada das tropas, rapidamente

MINAS E ARMADILHAS

A MINA empregada na destruição de tanques é composta de um cilindro de aço de 10 cm. de espessura e de 40 cm. de diâmetro, contendo uma carga de quatro quilos de explosivo. Esse é, até agora, o único obstáculo feito pelo homem, capaz de impedir a marcha de um tanque. Em carga contra um terreno minado, o tanque tem menos probabilidade de atravessá-lo, sem sofrer sérios danos, do que teria um soldado de infantaria que se atrevesse a avançar imprudentemente contra metralhadoras e cercas de arame farpado. Colocada a um centímetro apenas abaixo da superfície do solo, a explosão da mina é causada pelo peso dos veículos que lhe passam por cima. A sua explosão pode dismantelar a esteira das sapatas de um tanque ou arrebeitar o seu bojo e pôr fóra de combate a sua guarnição. As tropas de engenharia não somente se encarregam de colocar minas em certas áreas para proteger pontos estratégicos, como se incumbem de avançar pelo campo minado pelo inimigo, com o fim de destruir as minas e abrir caminho para a avançada das demais tropas. As minas são dispostas em grande quantidade, em filas. Para livrar o terreno desses obstáculos, há três maneiras de proceder: lançar bombas sobre o local das minas, provocar a sua detonação ou excavá-las, uma por uma. Os sapadores, frequentemente, usam o "torpedo Bangalore" que não é mais que um cano de ferro de seis metros de comprimento carregado de explosivo. Quando o torpedo é lançado sobre a mina, a sua detonação causa a explosão de todas as minas que estiverem a um metro de distância. O segundo método consiste em procurar as minas, espetando o terreno com um pau ou com a baioneta, fazendo depois a remoção da mina, cuidadosamente. O terceiro é aquele em que se emprega um pequeno aparelho eletro-magnético — uma vara com um círculo de metal na extremidade. Quando o círculo passa sobre um ponto minado no terreno, o aparelho dá o sinal que é transmitido por um fône de ouvido. Os sapadores também enfrentam o trabalho arriscado de remover as armadilhas deixadas pelo inimigo que se retira de trincheiras ou de localidades. Cada porta, cada janela, ou um simples vaso de flores, um aparelho de rádio ou um quadro na parede pode estar ligado a uma mina, pronta para explodir ao primeiro contato, causando assim a morte dos soldados menos precavidos. Na guerra moderna, as tropas recebem pormenorizada instrução a respeito de todos os truques que o inimigo costuma pôr em prática.



Minas terrestres, do tipo que se vê aqui nas mãos dos soldados de engenharia, são colocadas em campos, como proteção contra os tanques. Uma única dessas minas pode pôr fóra de combate um grande tanque



Granadas ligadas por fios elétricos a quadros e outros objetos caseiros são deixadas como armadilhas pelo inimigo que bate em retirada. As tropas de engenharia se especializam em descobrir e destruir esse perigo



Outro lugar predileto para armadilhas é a cerca de arame farpado. Os fusis da granada são colocados de tal maneira que o menor contato as faz explodir, causando a morte de quem estiver num raio de três metros. As tropas que avançam na vanguarda usam sempre de toda a cautela



Enterrada num buraco raso e ligeiramente coberta de terra, esta mina é uma perigosa armadilha, que causa a morte do incanto motorista e a destruição do tanque ao menor contato



Através de campos minados, a remoção das minas é feita por meio de ganchos especiais, como os que se vêem acima, ou por meio de instrumentos elétricos que indicam a sua posição sob o terreno. Depois de localizadas as minas podem ser removidas com toda a segurança, por soldados especialistas nesse arriscado mistér

DESAPARECIDOS EM COMBATE

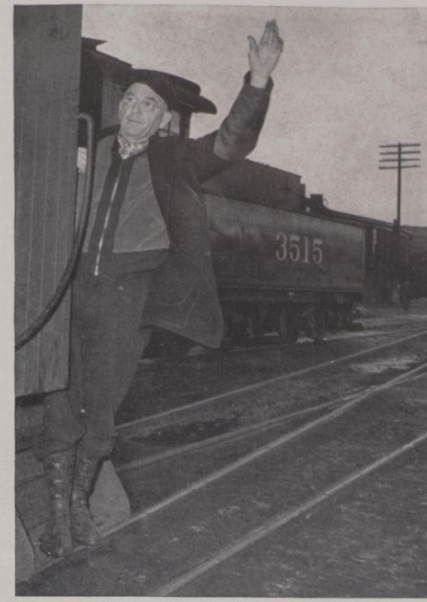
SITUADA no coração da zona agrária do centro-oeste dos Estados Unidos, a vila de Waterloo, no Estado de Iowa, é um centro de produção de carnes congeladas e é também um importante entroncamento ferroviário. A sua população é de 50.000 habitantes e a vila fica em um dos pontos mais distantes de qualquer das frentes de batalha do mundo. Contudo, foi aí que a guerra desferiu um dos golpes mais tremendos que poderiam atingir uma família verdadeiramente exemplar americana.

Essa tragédia da guerra veio cair sobre o lar do casal Thomas F. Sullivan, cujos antepassados emigraram da Irlanda, numa de suas quadras difíceis, para virem se estabelecer no fértil vale do Rio Mississippi. Os Sullivans de Waterloo casaram-se há trinta e três anos. A noiva era uma jovem cheia de esperanças e o noivo já havia começado a trabalhar na viaferrêa em que é ele agora um dos chefes de trem. O casal teve seis filhos, cinco meninos e uma menina. Os meninos cresceram fortes e saudáveis, graças aos constantes e carinhosos desvelos maternos. Depois de terminarem seus estudos elementares, começaram a trabalhar na "packing house" de Waterloo. Todos eles eram perfeitos tipos de robustes físicos, eram bons irmãos e filhos dedicados. Quando

os japoneses atacaram as Ilhas do Hawaii, os irmãos, Sullivans alistaram-se voluntariamente na Marinha, para participar na defesa da liberdade e da democracia que os seus avós haviam ajudado a triunfar. Pediram para ficar juntos no mesmo navio. Foram, então, embarcados no cruzador ligeiro "Juneau". No princípio de Janeiro, seus pais foram informados de que o cruzador havia sido posto a pique no dia 14 de Novembro, durante uma batalha ao largo da Ilha de Guadalcanal. Os cinco Sullivan haviam desaparecido com o navio. Os pais dos heróicos marinheiros enfrentaram a tragédia estoicamente, não permitindo que a mesma viesse alterar a sua vida cotidiana. Na manhã do dia em que Thomas Sullivan recebeu a comunicação oficial declarando que seus filhos haviam "desaparecidos em combate", ele seguiu, como de costume, para o trabalho, num trem de carga que ia transportar mantimentos e material de guerra para o exército. "Temos que continuar aqui em atividade," disse ele. "Os outros, na guerra, estão dependendo de nós." A Sra. Sullivan, da mesma maneira, continuou em seus trabalhos caseiros. "Não podemos desistir só porque perdemos os nossos filhos," explicou ela, resignadamente. "Morreram para que nós vivamos."



A Sra. Katherine Sullivan, viúva do marinheiro Albert, em companhia do filhinho do casal, de dois anos



"É um conforto saber que eles morreram juntos, como queiram", disse o velho ferroviário T. Sullivan, pai dos cinco heróis

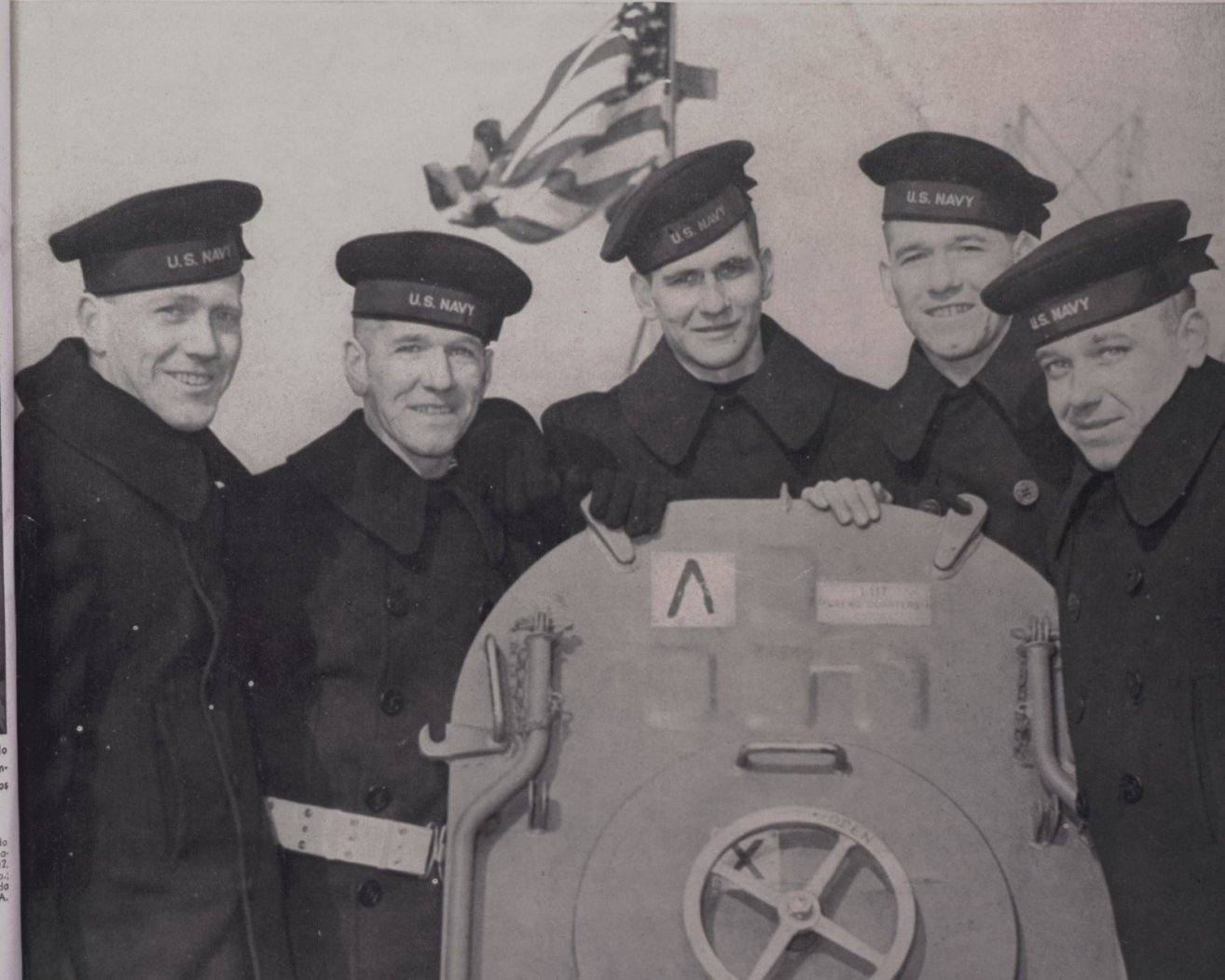


O modesto lar dos Sullivans, na cidade de Waterloo, no Estado de Iowa, onde os cinco rapazes trabalhavam juntos numa grande "packing house", antes de se alistarem na marinha de guerra, no ano passado



O Sr. e Sra. Thomas F. Sullivan orando pelos seus cinco filhos que morreram quando o navio em que eles se achavam embarcados foi ao fundo na batalha de Guadalcanal. Os cinco marinheiros são: (à direita), Joseph, de 23 anos; Francis, de 26; Albert, de

19, Madison, de 22 e George, de 27. Quatro deles foram vitimados por ocasião do naufrágio do navio. Albert veio a falecer, vítima dos ferimentos recebidos em combate, quando já se achava a bordo de uma balsa salva-vidas, com outros companheiros



A ilustração, no reverso da capa, mostra um marinheiro da Guarda Costa dos Estados Unidos fazendo um sinal luminoso, da prôa de uma grande baleeira salva-vidas, em resposta a um pedido de socorro vindo do mar. É uma fotografia de Rudy Arnold. As fotografias das demais capas são de International, Time, Inc., Int. e Rudy Arnold. No corpo da revista: Páginas-2, Press Association, International; 3, International, Press Association; 4, PA, Int.; 5, PA; 6, PA, Acme, Departamento da Marinha (Int.); 7, Int., PA; 8, PA; 9, Harris & Ewing; 10, 11, Douglas Aircraft, Rudy Arnold; 12, PA; 13, British-Combine, PA; 14, PA; 15, Alan Fisher, Bureau do Coordenador de Assuntos Americanos; 16, BCAA, United Fruit Co.; 17, Pan American Airways, Acme; 18, Acme; 19, United Fruit Co.; Severin (Three Lions); 20, 21, Soviats; 24, Int., PA; 25, Acme; 26, Departamento da Agricultura, PA; 28, 29, PA; 30, 31, Ivan Dmitri; 32, 33, Des Moines Register & Tribune, PA; 34, 35, Departamento da Guerra; 36, 37, Alan Fisher, Coordenador de Assuntos Interamericanos, Ewing Galloway, Museu de Arte Moderna; 38, Departamento da Marinha; 39, PA; 40, Acme, Harold Kulick, PA.

Linhas Aéreas para o BRASIL



Pilotos brasileiros ao chegarem a Miami, para dirigir os aviões de treinamento fabricados nos Estados Unidos, com destino ao Brasil. O tenente-coronel Ernest J. Hall, do Exército americano, dá as boas vindas aos tenentes José Leal Neto, Primo F. Souza, I. F. da Costa, Paulo Mello Bastos, Julio da Costa e ao sub-oficial Jayme F. Cardoso

Os pilotos do Comando Brasileiro de Transportes estão estabelecendo novos recordes na entrega de aviões para as Forças Aéreas Brasileiras. Partindo dos Estados Unidos, com rumo ao sul, através da rota aérea sobre a América Central, fazem eles uma perigosa jornada de mais de 16.000 quilômetros.

Nos aeródromos do Rio de Janeiro, de Belém e de outras cidades brasileiras, esses pilotos estão aterrissando crescente número de aviões procedentes das fábricas dos Estados Unidos, cuja significação se repercutirá nas próximas ofensivas das Nações Unidas.

As entregas começaram a ser feitas há vários meses passados, antes de haver o Brasil entrado na guerra, quando os pilotos brasileiros partiram dos Estados Unidos, dirigindo os primeiros 25 aviões de treinamento destinados às Forças Aéreas de sua pátria. Aquilo que começou com pequenas proporções está atualmente assumindo o carácter de importantes operações militares.

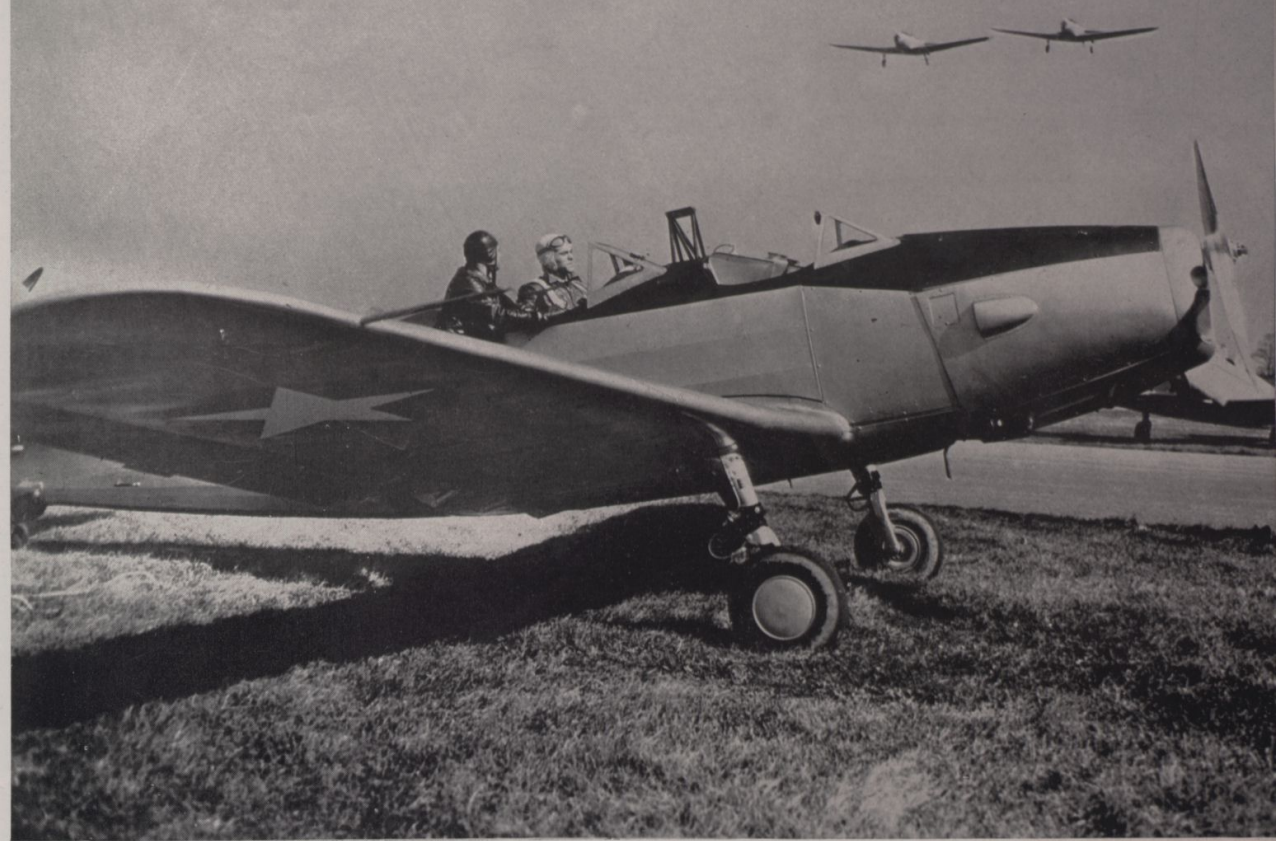
O percurso seguido por esses aviões atravessa uma das regiões mais montanhosas e de florestas mais densas do Hemisfério Ocidental. Os aeródromos encontram-se situados a consideráveis distâncias. Uma aterrissagem forçada pode significar a morte ou longas caminhadas pelas traiçoeiras matas tropicais.

Até agora, os pilotos brasileiros só perderam um avião nessa travessia. O aparelho foi forçado a aterrissar, durante um temporal, tendo-se salvo o piloto.

Os aviões de treinamento que seguem para o Brasil são, em sua maioria, propulsados por motores de 175 CM e têm curto raio de ação. São, por isso, providos de depósitos sobressalentes de gasolina. E para aumentar ainda mais o seu raio de ação, todo o excesso de equipamento e de ferramentas é removido do aparelho.



Na sede da Comissão Aeronáutica Brasileira, o major Miguel Lampert, chefe da comissão, dá aos pilotos as últimas instruções para o voo, da costa americana, no Golfo do México, ao Brasil



A decolagem para o Brasil. Com os depósitos sobressalentes de gasolina colocados na nacelle da frente, os pilotos podem voar mais e fazer menos paradas. Os pilotos brasileiros têm se distinguido pela perícia com que fazem o percurso por sobre uma área bastante perigosa. Até agora só se verificou um acidente, nas longas travessias continentais



Numa fábrica de aeroplanos em Maryland, o major Renato Augusto Rodrigues, das Forças Aéreas Brasileiras, chama a atenção dos seus colegas aviadores para as excelentes características dos aviões



O major A. Rodrigues em companhia do tenente Paulo Mello Bastos, verifica todos os detalhes essenciais, na operação do painel dos instrumentos

SÃO PAULO—A CIDADE MODÉLO

FUNDADA em 1554, a cidade de São Paulo é uma das mais antigas nas Américas. Segundo dados estatísticos, essa cidade brasileira, com uma população de 1.400.000 habitantes, é a terceira maior cidade da América do Sul (depois de Buenos Aires e Rio de Janeiro) e a oitava em população em todo o Hemisfério. São Paulo tem o maior estádio da América do Sul, com capacidade para 80.000 espectadores. Como centro industrial, é o maior da parte meridional do continente. A capital paulista, recentemente, tem atraído especial atenção por ser um admirável exemplo de cidade bem planejada e construída, apesar de ser um grande centro industrial. Está construída de tal maneira que a área onde se encontram as suas fábricas se estende por um vale, longe do centro urbano propriamente e da parte ocupada pelas casas de moradia. A congestão do trânsito de veículos, que se manifestou logo que o automóvel começou a tomar considerável espaço nas ruas estreitas da antiga parte colonial da metrópole, tem sido diminuída através da construção de amplas vias de comunicações que atravessam a cidade em todas as direções. Onde essas vias se cruzam, uma delas cede o nível, em gracioso declive e a outra prossegue por cima, sobre vários viadutos construídos nos últimos dez anos para facilitar o tráfego urbano, de acordo com os mais modernos princípios de engenharia. A cidade foi construída numa elevação, comprimida por numerosos vales, pois, os seus fundadores, os Jesuítas, tinham mais em mente a conveniência da sua defesa. Às suas amplas artérias diagonais os seus modernos planejadores têm adicionado outras vias que se expandem para os espaçosos e novos arrabaldes.



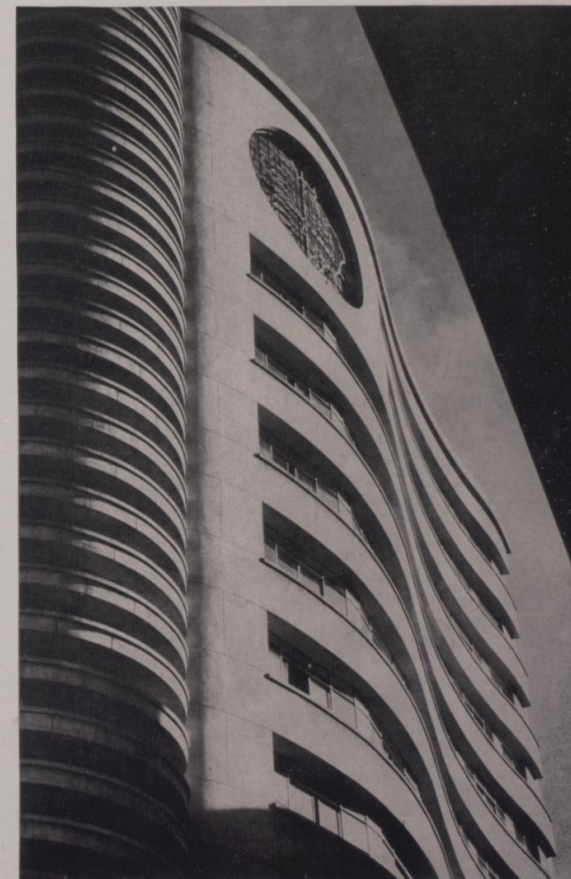
A residência dos prósperos e ativos paulistas reflete a sua apreciação pelo moderno estilo arquitetônico—prático e belo, sendo um dos ornamentos da grande metrópole do sul



As ruas da moderna São Paulo são amplas e os edifícios, altos. É obra do idealismo prático e realizador



O coração da cidade de São Paulo—um triunfo de planificação na qual a utilidade do moderno "arranha-céu" se harmoniza com o conjunto das edificações de uma grande metrópole, famosa também pelo seu progresso industrial



Uma bela casa de apartamentos que bem simboliza uma bandeira desfraldada ao vento. É um estilo que facilita ampla entrada de luz e ventilação. A esquerda: Tal como em muitas cidades norte-americanas, a silhueta formada pelos arranha-céus de São Paulo é visível a grande distância. Suas artérias urbanas são bem delineadas

O COURAÇADO

O COLOSSO DOS MARES CONTINÚA A MANTER A SUA SUPREMACIA

EM dois ligeiros combates, um couraçado norte-americano abateu 32 aviões inimigos e pôs à pique quatro navios, vindicando assim aqueles que acham que o moderno "dreadnaught" ainda não tem um adversário naval que o supere. O nome do couraçado não foi divulgado. Quando êssa poderosa unidade da esquadra se reuniu às forças em operações nas águas do sudoeste do Pacífico, numerosos homens da sua guarnição estavam entrando em combate pela primeira vez, e alguns de seus jovens oficiais haviam sido incorporados à armada recentemente em virtude da guerra, como reservistas.

Navios porta-aviões americanos, cada um com as suas respectivas forças protetoras, haviam avançado para defrontar três porta-aviões japoneses, que procediam da parte norte das Ilhas de Salomão. O couraçado acima referido escoltava um dos porta-aviões, cujo nome também não foi divulgado.

Os pilotos dos aviões inimigos localizaram êsse porta-aviões e estavam dispostos a atacá-lo, mas quando notaram o couraçado, parece que visualizaram mais outra vitória do gênero daquela que foi fatal ao "Prince de Wales", e projetaram-se confiantes, num formidável mergulho.

O comandante do couraçado, capitão Thomas Leigh Gatch, em seu relatório, informa que o primeiro ataque foi feito por 20 bombardeiros japoneses de mergulho, entre às 11.12 e 11.20 da manhã de 26 de Outubro. Todos os 20 aviões foram abatidos pelos aeroplanos de combate americanos e pelos canhões automáticos anti-aéreos montados ao longo da coberta, em tôda a sua extensão.

"O nosso navio ia traçando círculos e 'oitos' e fazendo outras indescritíveis manobras," afirma o comandante. "Eu receiava mais o perigo de abalar o porta-aviões que estavam protegendo, do que a ameaça dos aviões atacantes."

Um segundo ataque, feito por 40 aviões torpedei-

ros e de mergulho, deu-se cerca de 30 minutos depois. Os aviões lançaram-se em conjunto, mas encontraram uma impenetrável muralha de granadas em torno do poderoso vaso de guerra. Só um aeroplano, um torpedeiro, não caiu nem voltou. "Surgiu bem à pôpa do navio," informa o comandante. "Parecia que milhões de balas traçadoras passavam rente ao avião, sem atingi-lo, mas algumas, finalmente, atingiram-no e na ocasião oportuno. Attingiram exatamente no momento em que o piloto acabava de lançar um torpedo. O avião deu uma guinada para fóra do seu curso, e o torpedo foi lançado em pleno espaço, alto de mais. Tivemos a impressão de que o mesmo cairia a bordo, mas a sua trajetória levou-o diretamente ao lado oposto. As asas do avião estavam decepadas. O aparelho caiu no mar e foi ao fundo em poucos minutos".

Um terceiro ataque, desta vez, de 24 aviões de bombardeio de mergulho e de torpedeiros, foi tentado às 12.19 e durou 11 minutos. Um dos bombardeiros conseguiu penetrar a barragem de fogo e largou uma bomba de 230 quilos, sobre uma das torres, causando apenas ligeiros danos.

O comandante Gatch foi ferido por um estilhaço de bomba, mas conseguiu entrar com o seu navio no seu segundo combate, três semanas depois, na noite de 14 de Novembro.

Nessa noite, uma força composta de couraçados e destroyers americanos entrava pelo Windy Gulch, canal de 12 milhas de largura, situado entre a Ilha de Guadalcanal e a de Savo.

"Chegamos ao fim do canal e diminuímos a marcha," informa o comandante. "Mas não encontramos nenhum japonês, apesar de sabermos que eles estavam por ali, à nossa espera. Haviam nos preparado uma armadilha e estavam à procura da mesma, para podermos cair nela. Fazíamos questão de "sermos apanhados". Eles, entretanto, não espe-

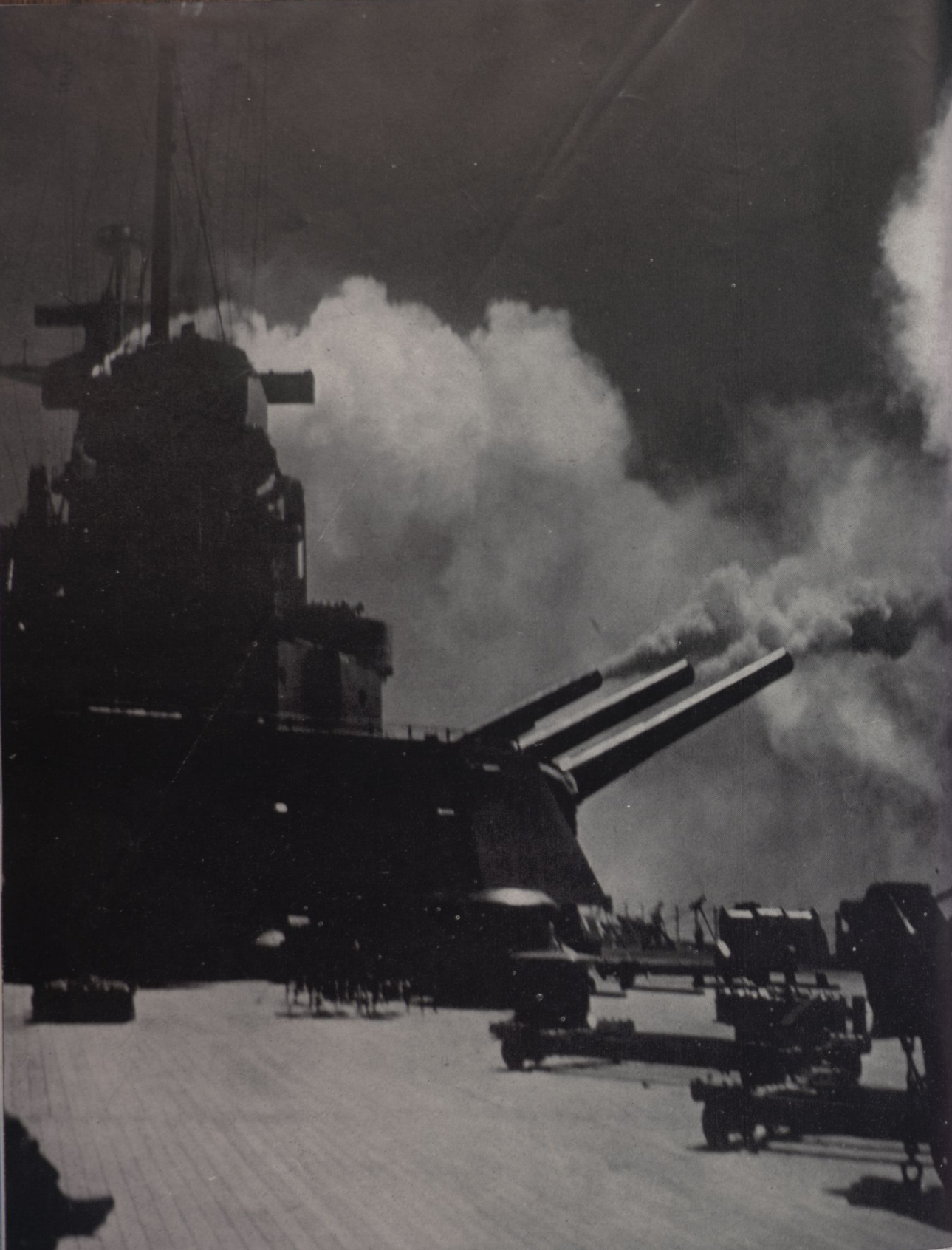
ravam o que aconteceu. Haviam feito uma armadilha para raposas e nós não pensávamos que nela coubessem ursos."

Quando chegamos ao extremo norte da Ilha de Savo, rumamos para oeste. Iamos a pouca velocidade, para facilitar os efeitos da armadilha. Estes não tardaram. Os vigias do couraçado observaram navios inimigos a várias milhas de distância — um grande cruzador, seguido de dois outros cruzadores, menores, em coluna cerrada. As baterias de 16 polegadas do couraçado foram assestadas para lançar seus projéteis de grosso calibre àquela distância. Em poucos momentos, o cruzador maior era atingido, sendo presa das chamas. Estas iluminaram os outros navios. Todos os três cruzadores foram ao fundo antes de poderem ficar os seus canhões ao alcance do couraçado que os havia surpreendido.

"Eles nunca souberam o que foi que os afundou," declara o comandante americano. "O inimigo ia ter agora o ansiado resultado da sua armadilha. Bem próximo da nossa pôpa, distinguimos um destroyer ou cruzador ligeiro. Da nossa torre romperam três balaços. Vimos, então, o navio japonês envolver-se em chamas e afundar fragorosamente."

Na fase da ação em que tomou parte o couraçado sob o comando do capitão Gatch, as unidades americanas afundaram um couraçado, três cruzadores e um destroyer, além de haverem infligido danos a outros navios japoneses, que se arriscaram a enfrentá-las no local e nas imediações do encontro.

Na zona de operações nas águas de Guadalcanal, de 13 a 15 de Novembro, as forças navais dos Estados Unidos, nas quais se incluía o heróico cruzador "San Francisco", puseram a pique 28 navios inimigos. Dêsse total constavam um ou dois couraçados, oito cruzadores, seis destroyers e doze navios, transportes de guerra. Os Estados Unidos perderam nessa batalha dois cruzadores ligeiros e seis destroyers.



Os canhões de 16 polegadas de um dos mais novos couraçados norte-americanos lançando várias toneladas de projéteis capazes de perfurar espessas couraçados



Na ocasião em que os aviões japoneses voavam por sobre um couraçado norte-americano (à direita, no horizonte). Vê-se o efeito das suas baterias anti-aéreas

"ASES" JUVENÍS

AS nações aliadas estão com todos os seus extraordinários recursos mobilizados para a tremenda guerra aérea. Fábricas colossais, montanhas de valioso metal, conhecimento técnico de toda sorte e a mais rigorosa seleção daqueles a quem é entregue a construção de aeroplanos e a instrução dos pilotos, são os elementos capitais para o domínio dos ares. Nos Estados Unidos, o entusiasmo pela aviação tem despertado o interesse da nova geração, fato que o governo procura animar de todas as maneiras possíveis. Qualquer menino, com um canivete e uns pedaços de barbante, é também um inestimável participante na grande batalha aérea mundial. Meninos, aos milhares, estão se dedicando à construção de modelos de aviões cuja imediata utilidade é facilitar aos verdadeiros pilotos e artilheiros aéreos a maneira mais prática de aprenderem a distinguir a silhueta dos aviões inimigos. Antes da guerra, 2.000.000 de meninos se entregavam com particular interesse à construção de modelos de aeroplanos. Alguns dotavam seus modelos de pequenos motores a gasolina, ou os acionavam com pequenas molas ou elásticos, e os faziam voar em frequentes concursos, realizados no país inteiro. Quando rompeu a guerra, esses aeronautas juvenis animaram, entre os colegas, um programa de construção de 500.000 modelos de aviões de todos os tipos, "amigos e inimigos". Os modelos foram construídos dentro de rigorosa escala, com todos os seus detalhes característicos. Suas dimensões correspondiam a 1/72 apenas dos seus respectivos originais, mas quando observados através do visor de bombardeio, apareciam exatamente como um verdadeiro aeroplano de guerra a um quilômetro de distância. Os pilotos, artilheiros e observadores aéreos acompanhavam o movimento dos modelos num amplo quadro na parede, até poderem distinguir rapidamente cada tipo de avião inimigo, dentro um grupo em que também havia aviões das variedades usadas pelas Nações Unidas. Os pilotos que iam entrar em combate pela primeira vez podiam, assim, observar, em miniatura, a verdadeira cena que eles esperavam defrontar pessoalmente em pleno ar.

Tão bem sucedido tem sido esse treinamento nas forças aéreas do Exército e da Armada, que, quando os primeiros 500.000 modelos de aviões ficaram completos, o Departamento da Guerra fez outro pedido para mais 300.000 modelos. E foram criados vários "postos honorários" para premiar os "ases" juvenis.



O menino Joseph Bashore, de 13 anos de idade, residente de Detroit, foi distinguido, pela Marinha, com o título honorário de "almirante-artífice" — prêmio à sua perícia.

A direita: Milhares de modelos de aviões, feitos pelos colegas de Chicago são expostos na estação ferroviária da cidade, durante a campanha do empréstimo de guerra.



Mais de 2.000 modelos de aviões habil e pacientemente feitos pelos colegas de Los Angeles são postos em exibição, depois de terem sido aceitos pela Marinha como os primeiros de um "pedido" feito aos meninos no país inteiro. Em baixo: Um instrutor naval, com o auxílio de modelos de aviões, explica a uma turma de futuros pilotos aviadores como diferenciar os aviões das nações do Eixo dos outros que pertencem às nações aliadas.

